Los Maestros Fileteadores de Buenos Aires

FNA

ESTHER BARUGEL Y NICOLAS RUBIO

Los Maestros Fileteadores de Buenos Aires

FONDO NACIONAL DE LAS ARTES

Los Maestros Fileteadores de Buenos Aires

LEON UNTROIB. PUERTA DE CAMION.

Diseño gráfico
y cuidado de la edición:
JUAN LO BIANCO

Diagramación:
EUGENIA PEYRÈGNE

Edición de textos y fotografías:
LAURA MALOSETTI COSTA

Agradecemos la colaboración de Heriberto Arbolave quien realizó las grabaciones de las entrevistas y a Ana Beccar Varela de Rodríguez que las puso por escrito.
A Sergio Barbieri por la fotografía de la página 98 y a Jean Paul Azulay por la de la página 179.

Agradecemos a la revista SUMMA por la gentileza de permitirnos reproducir el artículo BUS POP de Reyner Banham correspondiente a la edición del mes de setiembre de 1968.

La mayoría de las tomas fotográficas fueron realizadas entre fin de los años sesenta y principios de los setenta.
A ello se debe las alteraciones de color que presentan algunas imágenes.

©1994 FONDO NACIONAL
DE LAS ARTES
Alsina 673 - (1087) Buenos Aires, Argentina
Hecho el depósito que marca la ley 11.723
Impreso en Argentina
I.S.B.N. 950-9807-04-4

Los Maestros Fileteadores de Buenos Aires

Investigación realizada por
Esther Barugel y Nicolás Rubió

Textos y fotografías de Nicolás Rubió

FONDO NACIONAL DE LAS ARTES

Indice

Introducción

Cómo se produjo nuestro acercamiento al filete. La indiferencia de la ciudad. Las primeras fotos. Pág. 11

1

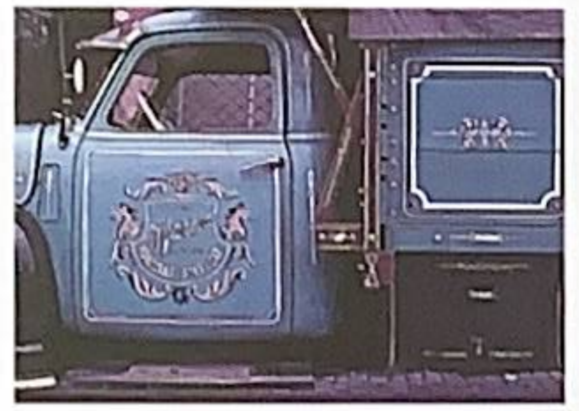
Cómo surgió la idea de organizar una exposición sobre el filete. Descubrimos la Carrocería Carassai cerca del Mercado Dorrego. Pág. 19

2

Conocemos a León Untroib y su familia. Pág. 27

3

Cómo llegamos a la Carrocería Erdocia en San Fernando. Visita a la Carrocería La Véneta. Pág. 35



4

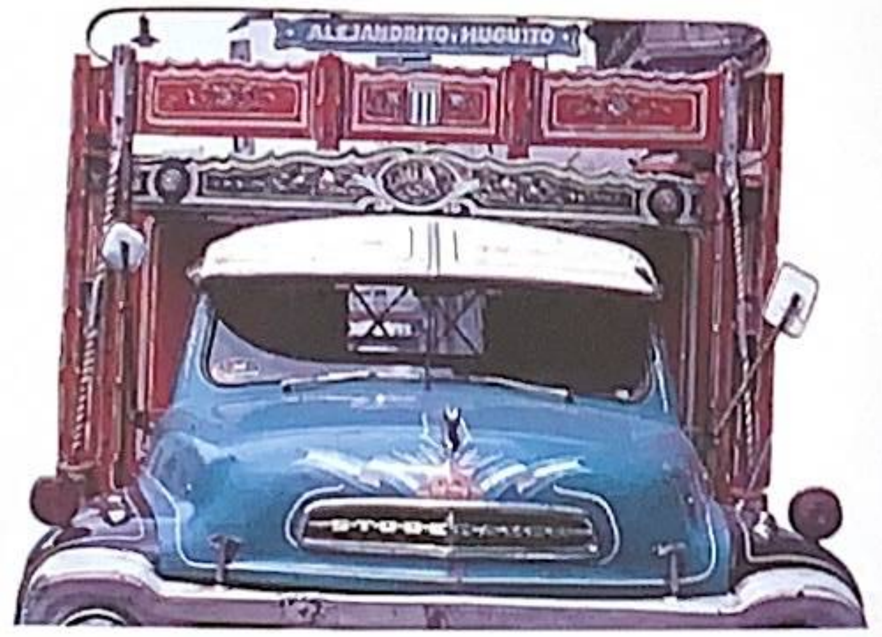
El inicio del filete según Enrique Brunetti. Vicente Brunetti y Cecilio Pascarella. El lechero de San Fernando. Pág. 43

5

Conocemos a Carlos Carboni en la vereda de la calle Ballivian. Pág. 59

6

Carlos Carboni en La Lucchese. Antoñito el Rubio. Segundo camión de este hombre. Pág. 71



7

Las primeras tablas. Aquella de Andrés Vogliotti. Carlos Carboni entrega una tabla, otra de los hermanos Brunetti encontrada en Erdocia. Pág. 79

8

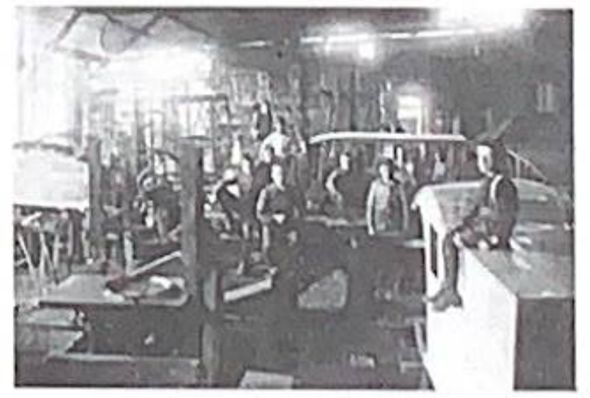
Vamos a lo de Pablo Crotti. Nos habla del pasado. Tablas viejas. Conocemos a Enrique Arce y visitamos la carrocería Verd. Pág. 87

9

Andrés Vogliotti y León Untroib trabajan juntos en La Véneta. Camión chocado en Carassai. Los dos fileteadores trabajan en esta Carrocería. La técnica. Pág. 99

10

Ricardo fileteador de colectivos. Los hermanos Bernasconi. Armando Miotti de La Plata. Carboni y los Brunetti entregan tablas. David Stamon. León Untroib empieza a trabajar. Pág. 107



11

Primeros contactos con el público. Aparece la hija de Miguel Venturo. Recuerdos de Carlos Carboni. Pág. 115

12

La exposición en Wildenstein. Repercusión. Pág. 131

13

Exposición en la Plaza Dorrego. Martiniano Arce. Pág. 143

14

La trayectoria de cada fileteador. Homenaje a Carlos Carboni en el hipódromo de Palermo. Pág. 151

15

Los carritos. Exposición en homenaje a Alfredo Brunetti. Muerte de Carboni. Exitos de los fileteadores. Jorge Muscia, el más joven. Pág. 163

Este libro relata una aventura. Una aventura se inicia con una cuota de seducción, con un total desconocimiento y concluye, en el mejor de los casos, con cierta experiencia. Esta aventura no tuvo lugar en un país lejano y exótico, sino aquí, en esta ciudad de Buenos Aires, en la llanura, ciudad océano de casas. ¿Quién sabe por qué misterio nos tocó, a mi mujer, la escultora Esther Barugel y a mí mismo, ser los elegidos para tal aventura?

El texto que sigue fue extraído de lo que podría considerarse el diario de la aventura. Guarda pues la forma de relato vivido. El lector presenciará nuestras alegrías y nuestros fastidios. No es por tal un texto crítico, donde el autor toma cierta distancia con el tema para juzgar con más ecuanimidad. Al contrario, este texto quiere acercarse a un arte, a su medio y sobre todo a los personajes de este medio. Sepan disculpar nuestra emoción.

N.R.

CARLOS CARBONI. FLOR

Introducción

Cómo se produjo nuestro acercamiento al filete.
La indiferencia de la ciudad.
Las primeras fotos.

Al llegar en el año 1948 a Buenos Aires, observé que los carros y los camiones de esta ciudad estaban decorados. Vivíamos en aquel entonces en el barrio de Floresta. Cada día, al amanecer, en la bruma de la mañana, veía en la estación de Flores cantidad de carros lecheros decorados, que iban a buscar leche al tren tambero. Supuse que todo el mundo sabía sobre este arte de decorar carros. Debía ser un tema trillado, ya que estos carros y estos camiones estaban por doquier. Era imposible no verlos.

Con el correr de los años, por conversaciones con artistas y gente de la ciudad, entendí que estas decoraciones no interesaban. Tanto me seducían estos ornamentos sobre los carruajes, cuanto me parecía inexplicable la indiferencia de los contertulios. A partir de los años '60, al deambular por las calles de la ciudad, me detenía a admirar los ornatos en los carros y camiones. Mis ocasionales interlocutores abrían ojos semi-dormidos, y a veces, como único comentario me decían: "¿Vos querés hablar de las frases?".

Por cierto, las frases pintadas sobre los carros y los camiones eran reflejo de una filosofía ciudadana. Algunas ocurrentes como

"FELIZ ADAN QUE NO TUVO SUEGRA"

otras machistas

"QUE QUERES CON TU HERMANA SI ES A BASE DE PINTURA"

otras despreciativas

"DE RANAS COMO VOS TENGO LA SARTEN LLENA"

Alegres otras. Cínicas también. Pero, ¿por qué exclusivamente las frases acaparaban la curiosidad del transeúnte? ¿Qué les impedía ver un arte esencialmente plástico, realizado por artistas anónimos, que acompañaba con fastuosidad las famosas frases? Era como si dentro de la mente de los porteños hubiese una cortina que les impedía ver lo que no podía pasar inadvertido. No creo que esto sea un distintivo de esta ciudad. Las cortinas mentales existen en todas partes. Lo interesante es conocer la razón de ellas. Nuestro primer paso en la aventura fue indagar sobre la formación de esta cortina.

Suponemos que la difusión y la aceptación por parte del público de los dichos de los carros, se debía al genio de Jorge Luis Borges, quien en uno de sus poemas bautizó estas frases como "costados sentenciosos". La palabra "costado" nos indicaría, años después, que Borges tenía conocimiento de la jerga del medio. Juan Carlos Clemente publicó luego una primera recopilación de frases de carro y su libro tenía por título *"Los costados sentenciosos"*. Tam-

bién una agregada cultural chilena, Marta Brunet, escritora, hizo algunas referencias a estos dichos de los carruajes. Curiosamente ninguno de los tres escritores mencionó el aspecto plástico que, con gran ostentación, acompañaba estos pensamientos de la filosofía popular. La apreciación de éstos y otros escritores, una vez impresa, hizo de las famosas "frases" algo valioso. El filete quedó, en cambio, en la penumbra como una expresión indigna de ser mencionada.

Quizás podría extraerse de ello una enseñanza. La Argentina, nación de cultura esencialmente libresca, ve por los libros. Lo que no está en los libros no existe. Por otra parte, todo error impreso en un libro perdura en el tiempo, se va transmitiendo de generación en generación.

Un libro es la condensación de un punto de vista a partir de ciertos datos. Para juzgar un hecho es necesario partir de los testimonios, de los hombres y de los datos comprobados. El texto que presentamos sobre el filete puede incurrir en inexactitudes. Quienes deseen ampliar nuestros conocimientos y verificarlos deben volver a las fuentes.

A medida que fue pasando el tiempo sentimos la necesidad de iniciar un estudio sobre este arte. Habíamos ya adquirido una visión amplia de estas decoraciones y sabíamos que al lanzarnos a esta aventura, deberíamos alejarnos un poco de nuestra obra; mi mujer, de la escultura, y por mi parte de la pintura. Sin embargo, varios años pasaron antes de que nos decidiéramos a encarar de lleno la tarea.

Por conversaciones con los amantes de la ciudad, se confirmaba qué poco sabían sobre este arte. Algunos nos aseguraron que estos artesanos eran llamados "fileteros" o "filetistas". Creyendo disponer de una afirmación probada, en cierta ocasión pinté un ángel "filetista". Años después comprendí mi error. En términos generales el tema del filete estaba ausente de las conversaciones y ningún diario ni revista había jamás sacado la foto de un carro o de un camión fileteado. Un fastidio iba naciendo en nosotros. ¿Cuál era la razón por la que nadie hablaba de este arte? Parecía que una orden había sido dada por alguien y todos obedecían.

El largo período de vacilación fue necesario para formarnos un juicio. Un viaje por el sur del Brasil, nos demostró el genio de los artistas porteños y la mecanización de sus pares

brasileños. En realidad, allí se decoran los camiones con planchuelas, con flores rudimentarias recortadas y con soplete se reproducen rápidamente en torno del camión. Eso sí, en las gomas que cuelgan de los guardabarros para proteger las carrocerías de las salpicaduras de barro, se pintan unos paisajes rutilantes que parecen producidos en serie. La limitación pictórica nos pareció acompañar una limitación literaria. Dos temas solamente en la creación de las frases locales: la madre y Dios. *"Deus e o meu caminho"*. Años después recibimos un libro sobre las frases de los camiones en Brasil y observamos que la inventiva sobre el tema, en este país es inagotable. Sin embargo en ese mismo libro, las reproducciones de decoraciones de camiones eran primitivas. En Méjico, los camioneros hacen pintar grandes paisajes sobre sus vehículos e invitan a visitar su patria chica. Por ejemplo: *"Visite Patzcuaro"*.

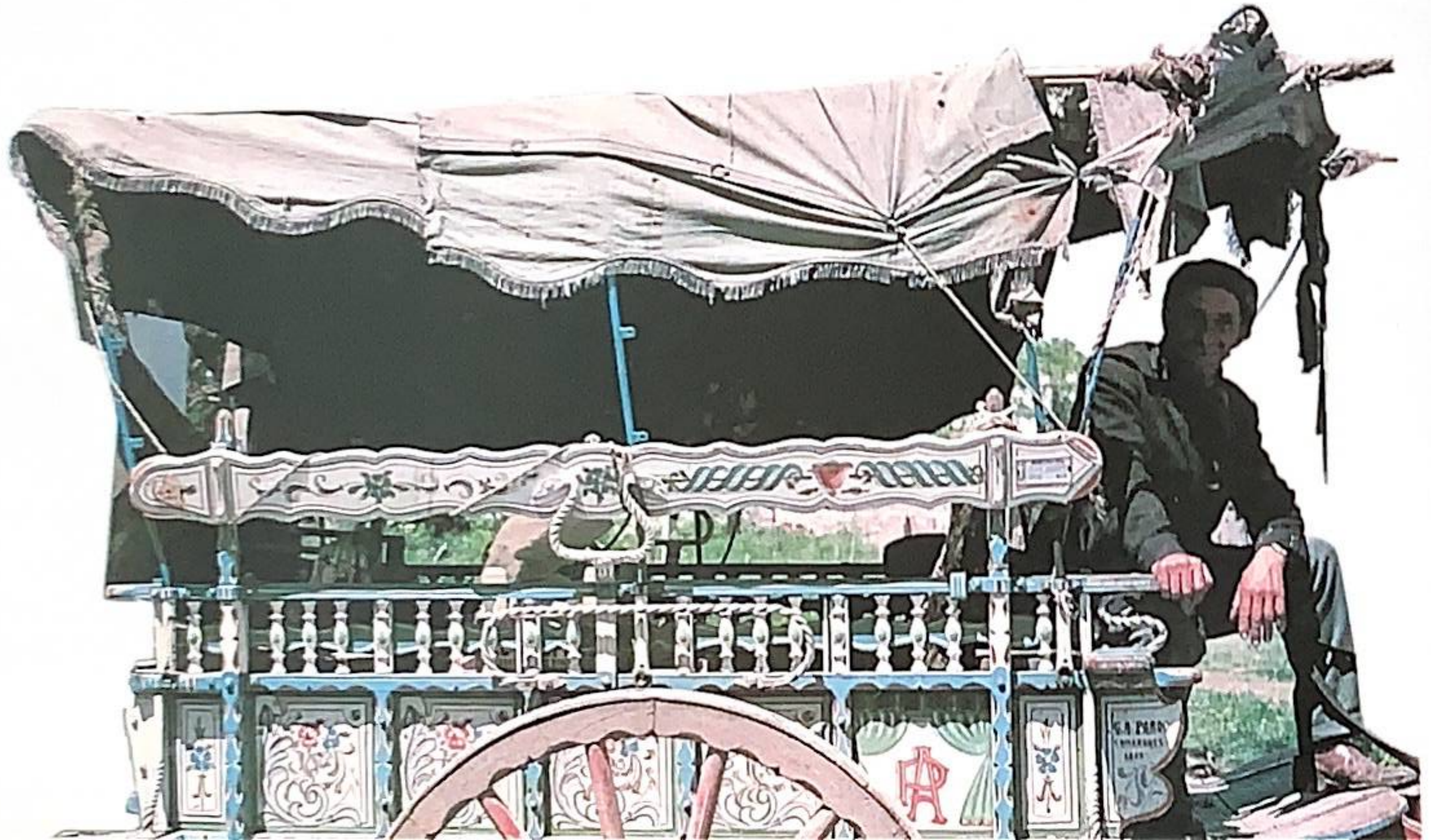
Hubo un hecho que desencadenó nuestra acción. En una reunión con artistas, alguien sostuvo que en la Argentina no hay nada propio y que por ello los argentinos deben obligatoriamente inspirarse en el arte extranjero. Esta opinión fue compartida por todos. Cuando tratamos, con mi esposa, de defender expresiones propias de la Argentina, arqueología, pintura colonial, poesía gauchesca, tango, filete, etc., fuimos considerados por todos como personas de escasas luces. No obstante, teníamos nosotros una visión más precisa del continente americano y de su arte, un tema totalmente ignorado por ellos. Nos fue imposible obtener de nuestros interlocutores la más pequeña rendija, por donde pudiese asomar la curiosidad. Las cosas estaban monolíticamente estipuladas.

Pero fue esta conversación la que nos hizo dar el primer paso, era la primavera de 1967...

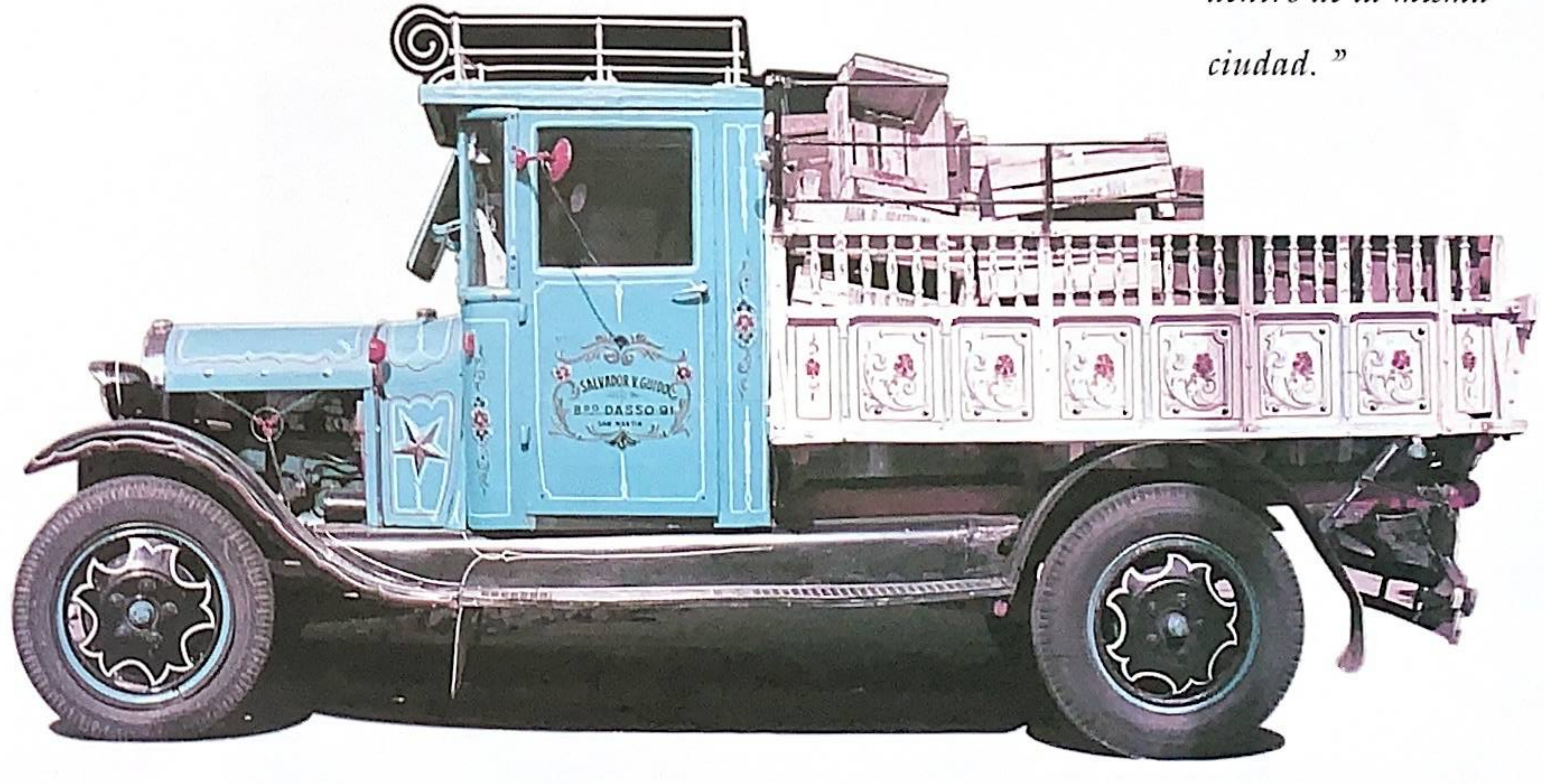
Compré entonces un aparato fotográfico. Con mi mujer recorrimos la ciudad. Nos interesaba todo. Carros silleros, casas, calesitas y por cierto carros y camiones. Los parábamos en lugares inusitados, creando, a nuestro pesar, gran confusión en el tránsito. Algunos choferes nos tomaban por policías o inspectores, cosa que no les causaba ninguna gracia. Sus bruscas frenadas nos decían de los terrores que les ocasionábamos. Luego descubrimos que en torno de los mercados, se concentraba la fauna y la flora camionera con gran abundancia. Los mercados, los viejos bares en torno de éstos, fueron el ámbito de nuestras andanzas. La gente de los mercados: camioneros, peones, verduleros y lecheros fueron nuestra compañía.

A partir de las primeras diapositivas nos dimos cuenta de que dentro de un estilo no existían repeticiones. Y que el ingenio rompía, numerosas veces, la fórmula establecida. Pudimos comparar tipos de flores, diseños de frentes y puertas. La fotografía era la herramienta ideal porque nos permitía analizar grupos de carros, camiones, o partes de unos y otros. Tomamos pronto con-

“ Algunos tenían tiernas atenciones con nosotros. El dueño de un carrito de San Isidro nos obsequió dos bananas. ”



“ ¿Le gusta? Lo fileteó León, Carboni, Arce, los hermanos Brunetti... Estos nombres empezaron a sonar en nuestros oídos. Eran nombres de otros hombres, de otra ciudad de Buenos Aires, perdida dentro de la misma ciudad. ”



ciencia de que lo que veíamos por las calles era mucho más vasto de lo que hubiésemos podido suponer. El Abasto, el mercado de Dorrego y el de San Fernando fueron algunos de nuestros paseos favoritos. Si este mundo era nuevo para nosotros, nuestra curiosidad era nueva para este mundo. Las preguntas de los dueños de los vehículos nos ubicaban frente a su desconcierto: "¿Por qué sacan fotos? ¿En qué diario va a salir? ¿Nos van a llevar presos?".

Su mundo era cerrado. Su gusto era su gusto. Era un gusto compartido por un grupo humano y esto les bastaba. A nadie se le podía ocurrir que esto podía interesar a periodistas o a fotógrafos. Y menos imaginar que hay fotógrafos que no trabajan para periódicos. Estaban orgullosos de su carro y su camión: "¡En el concurso ganará el mío!". Concurso imaginario porque nunca tuvo lugar en Buenos Aires un certamen sobre el tema.

Todos eran muy amables. Corrían sus vehículos para facilitar nuestro trabajo de documentación. Algunos tenían tiernas atenciones con nosotros. El dueño de un carrito de San Isidro nos obsequió dos bananas. Otros nos explicaban el significado de letreros y dibujos. Por ejemplo la sigla FOCA LOLA, pintada sobre un camión, hacía referencia a una sociedad creada por cuatro socios. Las cuatro primeras sílabas de los cuatro apellidos daban el nombre a esta sociedad fantasiosa.

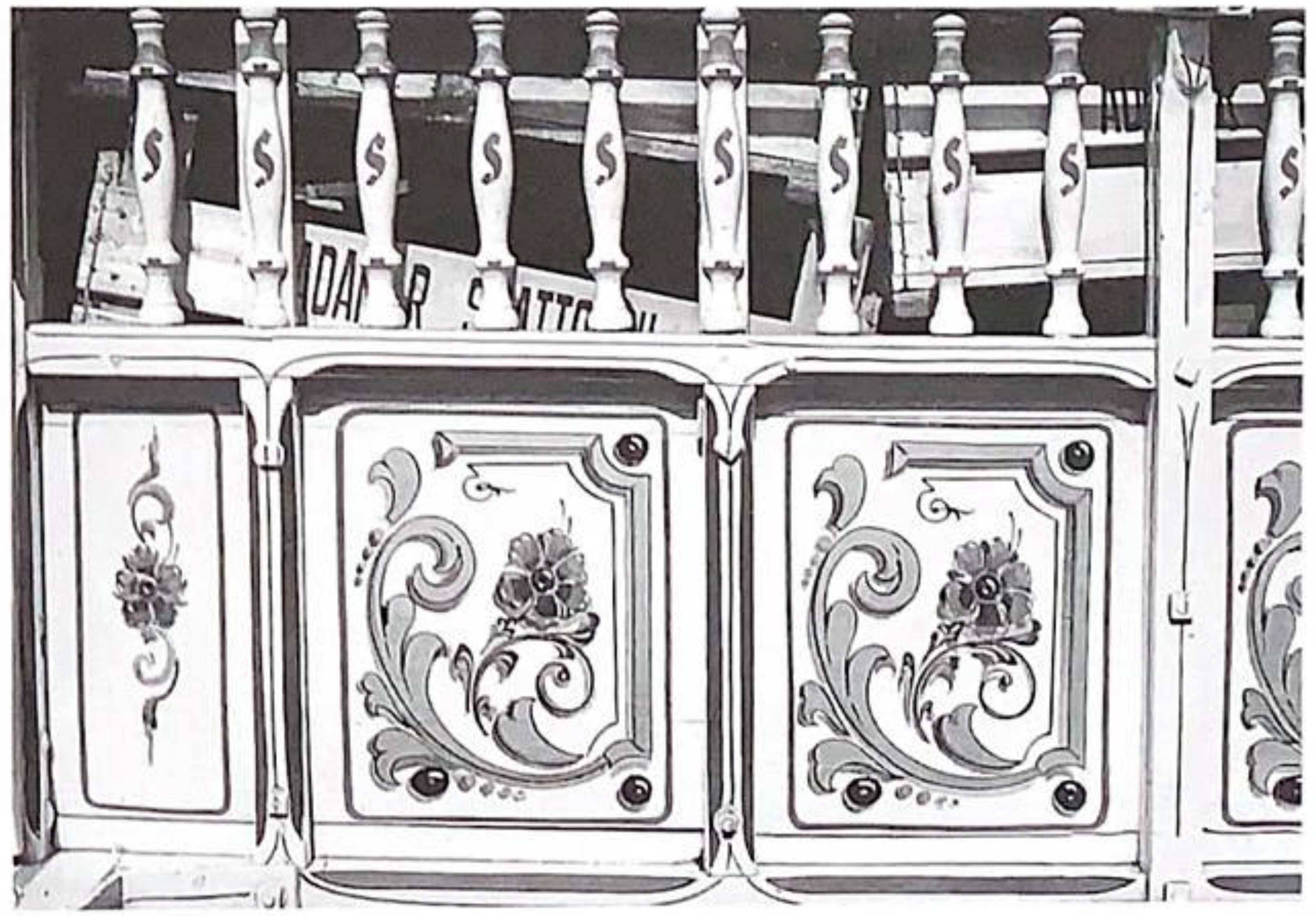
Al ordenar las fotos pudimos llegar a una primera idea. Este era un arte viviente. Lo viejo se repintaba o se tiraba. Y esto explica que siempre aparecían nuevas imágenes. Existía la opinión generalizada de que este arte venía de Sicilia. Y lo decían todos con tanta seguridad que era difícil no creerles.

En la casa de nuestro amigo Heriberto Arbolave, pudimos ver fragmentos de un carrito siciliano. Estos fragmentos indicaban a las claras que se trataba de otro arte, un arte de

talla policromada que derivaría de la carroza o el altar renacentista. Era un arte netamente religioso. En cambio el filete es un arte esencialmente decorativo. Su temática es a la vez religiosa y pagana.

Para precisar cuál era la posición del común de la gente frente a esta expresión tan difundida en la Capital y el gran Buenos Aires, es necesario consignar algunos comentarios. Los amigos nos preguntaban después de ver nuestras diapositivas: "¿Y dónde están estos camiones y estos carros?". Ellos no los veían, esto era lo más probable. También les preocupaba hallar la razón de nuestra pasión por este arte. Una persona amiga dio en el meollo del asunto: "Debe existir un libro sobre este tema"– nos dijo. Cuando le aseguramos que no existía ningún libro sobre el filete sentenció: "Si no hay un libro, es que no interesa". Unánimemente, todos nos aconsejaban directa o indirectamente abandonar nuestra búsqueda. Por otro lado estaban los dueños de carros y camiones que se acercaban a nosotros cuando fotografiábamos sus vehículos: "¿Le gusta? Lo fileteó León, Carboni, Arce, los hermanos Brunetti..."

Estos nombres empezaron a sonar en nuestros oídos. Eran nombres de otros hombres, de otra ciudad de Buenos Aires, perdida dentro de la misma ciudad. Los aventureros no escuchan los consejos de prudencia, ni el canto de la comodidad. Y prefieren la seducción del imperio de lo desconocido...



1

Cómo surgió la idea de organizar una exposición sobre el filete. Descubrimos la Carrocería Carassai cerca del Mercado Dorrego.

El hombre es perezoso por naturaleza. Uno acomete con una acción, luego busca recompensa y descanso. Nos habíamos demostrado a nosotros mismos que "lo del filete" era un tema digno de ser estudiado. Hasta entonces nos limitábamos a sacar fotos. Sería sin duda necesario pasar a la acción. Pero esto era otro cantar. ¡Cuántos fileteadores ejercerían en Buenos Aires! ¡Eran tantos los carros y camiones fileteados! Y los colectivos fileteados, ¡ni que hablar! Imaginábamos una legión de 100 ó 200 fileteadores calificados. Con sólo tener que visitar a 50, debíamos renunciar a nuestra tarea. ¿Cómo encontrar a los mejores? ¿Dónde vivirían? Para dar un segundo paso necesitábamos un pequeño empujón.

Las personas que en nuestra casa veían nuestra colección cada vez más amplia de fotos de filetes, llegaban a la fácil conclusión de que estas decoraciones estaban bien para un camión pero que "esto no es arte, es artesanía". Arte y artesanía, disyuntiva cultural que sigue gozando en la actualidad de buena salud.

En el curso de los últimos años, habíamos hablado del filete con varios galeristas amigos y todos habían respondido de manera idéntica a nuestro proyecto de organizar una muestra sobre el tema. Nos miraban fijo y en su mirada se podía leer sin equívocos: "¡Pero vos estás completamente loco!".

Desde hacía pocos años exponía en la Galería Wildenstein. Me pareció oportuno hablar de ello con el Sr. Lupo A. Stein, director de esta galería. Instintivamente esperaba la respuesta conocida. Pues no. El Sr. Stein se mostró muy interesado: "Muy bien. Pero que nadie lo sepa". Luego se interesó en cómo íbamos a proseguir nuestra investigación. Como no teníamos una idea muy clara creyó oportuno darnos una mano. Nos presentó un pintor vinculado con el gremio automotor.

En toda aventura hay accidentes. Este pintor nos aseguró que "el asunto del filete" residía exclusivamente en el buen manejo del pincel y que un buen pulso ayudaba. También sostuvo que todo letrista es fileteador. No nos era posible con nuestra inexperiencia poner en duda los conocimientos de este hombre. Pero algo nos decía que sus aseveraciones no estaban del todo fundadas.

OBRA DEL LETRISTA
DE SAN ISIDRO

Siguiendo los consejos de este pintor nos acercamos a un letrista de barrio y le solicitamos una tabla fileteada. El joven nos aseguró que nos pintaría pronto la tabla. Lo dijo con tanta certeza que le creímos. A los pocos días pasé por su negocio, a la vuelta de nuestra casa y el joven no había empezado el trabajo. Peor aún: tuve la impresión de que no había entendido bien lo que nosotros deseábamos. Le hicimos innumerables visitas y cada vez nos pedía explicaciones sobre las características de nuestro pedido. Para tranquilizarnos cada vez afirmaba: "Termino este trabajo y hago lo suyo". Incluso nos decía: "Para mí esto es 'pan comido'". Pasaron semanas, pasaron meses y nada. Le prestábamos nuestras diapositivas. Tratábamos de insuflarle ánimo y los resultados eran siempre nulos. Hasta nos pidió plata prestada: "Tengo que pagar la cuota de un electrodoméstico y me libero de estos trabajitos". Siempre parecía que nos iba a filetear la tabla.

El día mismo de Navidad de 1969, el letrista nos trajo dos tablas, un letrero con ornatos y un caballo enmarcado con ornatos simétricos. Al ver la segunda tabla tuvimos un choque. Eso no era filete.

En primer lugar comprobábamos que las aseveraciones del pintor "entendido" eran falsas. Un gran desaliento se apoderó de nosotros. Lo primero era reestructurar nuestras ideas. Ante todo: ¿cómo explicaríamos a este letrista que sus obras no son filete si no podíamos definir con precisión lo que es filete? Le hicimos dos observaciones: la simetría no era perfecta y las sombras no eran transparentes como se estila en este arte. Había otra cosa que logramos precisar después: las espirales de los ornatos no eran verdaderas espirales sino curvas en tensión. La tercera tabla que nos entregó era tan pesada, de tal mal gusto, que le tuve que decir que nos había mentido: él no era fileteador.

El joven quedó lógicamente abatido. Nos vimos en la obligación de explicarle claramente nuestras críticas. Proyectamos para él, en nuestro taller, algunas de nuestras diapositivas y al tratar de definir las características formales aprendimos que estos especialistas de carros y camiones, además de una gran habilidad en el pulso, dominaban inteligentemente un oficio plástico: coordinar los elementos ornamentales, los claros, los oscuros, los fríos y los cálidos y los colores. De nuestro análisis saltaba a la vista que existían, a pesar de ciertas similitudes, estilos diferentes, algunos más preciosos, otros más barrocos. Cuando concluimos esta función para el letrista del barrio, no sé si él se había percatado del sentido de nuestras explicaciones, pero en nuestra mente se había producido un cambio: si debíamos proseguir con esta tarea, desde ya, debíamos descartar la opinión de los "entendidos". No nos quedaba otra

alternativa que tomar el toro por las astas: debíamos ponernos en contacto con los verdaderos fileteadores.

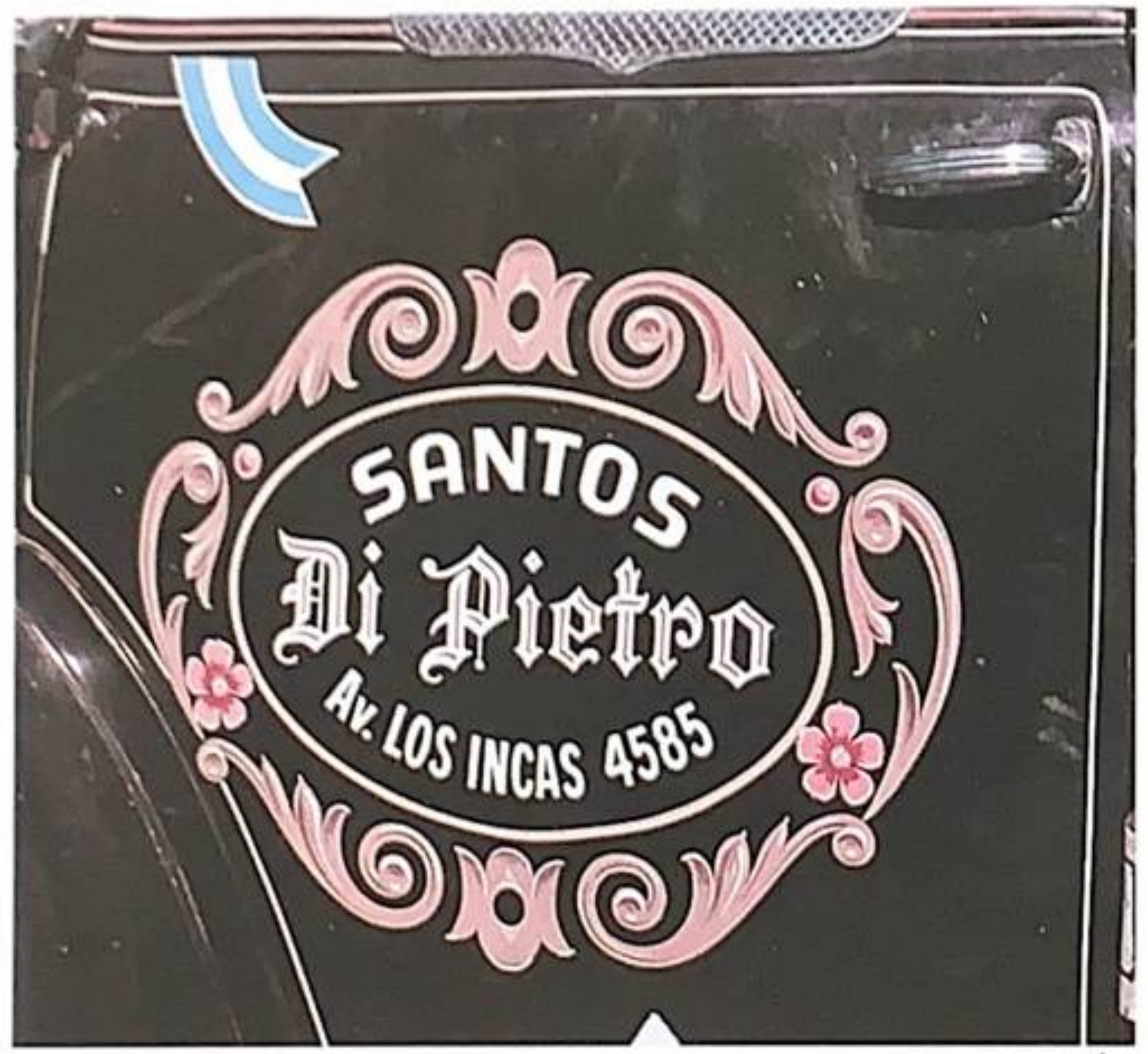
No obstante, debemos agradecer a este joven letrista, porque nos dio dos primeros datos que nos fueron útiles. El primero era que el filete provenía de la gráfica de los billetes argentinos: ornamentos, grafismos, medallones y también el uso generalizado de la letra gótica. El segundo dato es que el fileteador busca imágenes en las publicaciones y que la evolución de la información influye en el desarrollo de este arte.

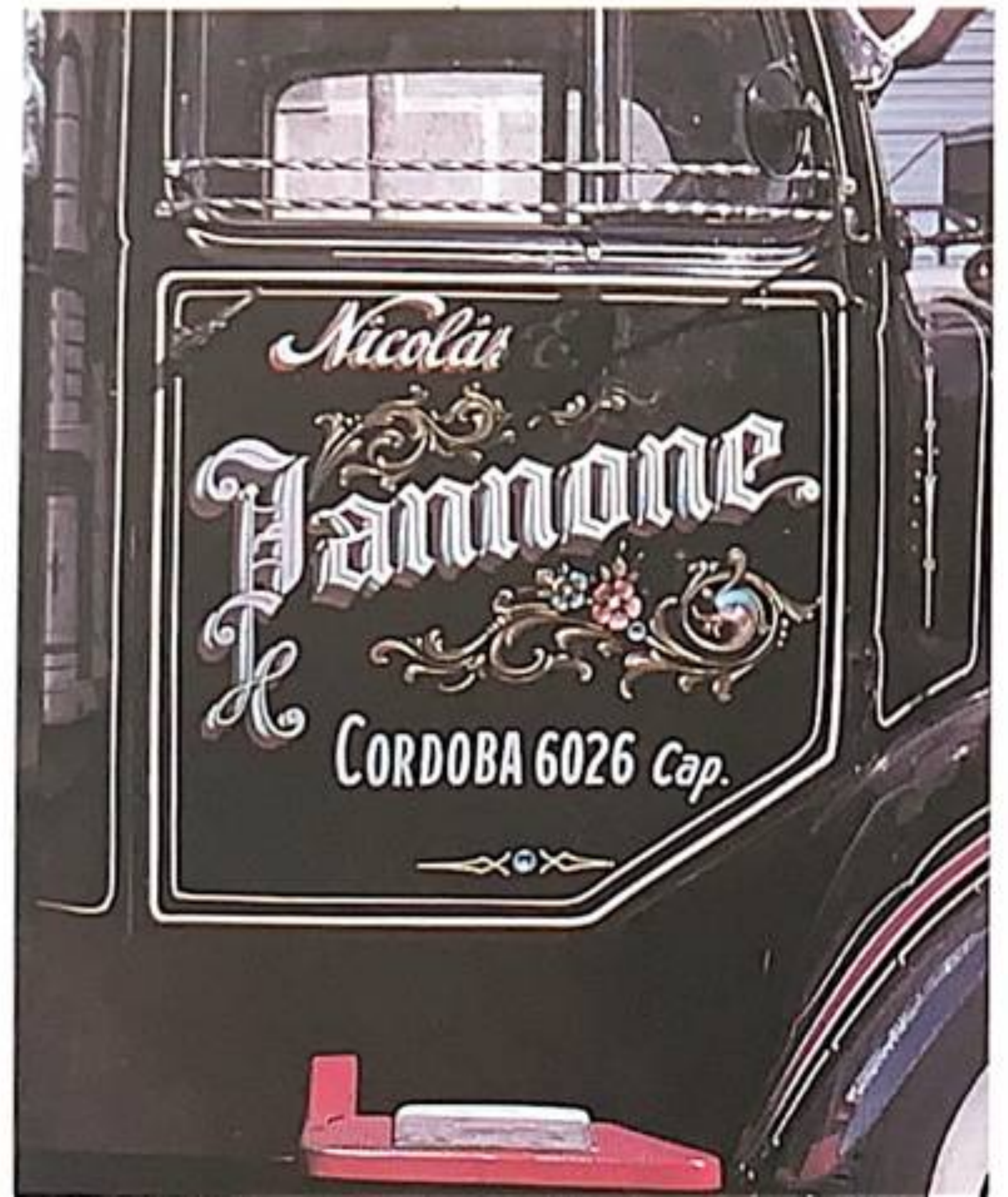
Pero, ¿por dónde empezar? Habíamos perdido seis meses en una espera inútil. Fue mi mujer quien sugirió que nos dirigiéramos a los lugares donde se hacen los camiones y los carros. La idea era excelente pero era necesario descubrir dónde se hacían esas cajas.

Un caluroso día de enero de 1970 , mientras andábamos por la ciudad vacía, en el barrio de Belgrano vimos un camioncito y dimos vueltas a su alrededor para admirarlo. Lo que teníamos ante los ojos era asombroso, fruto de una verdadera maestría.

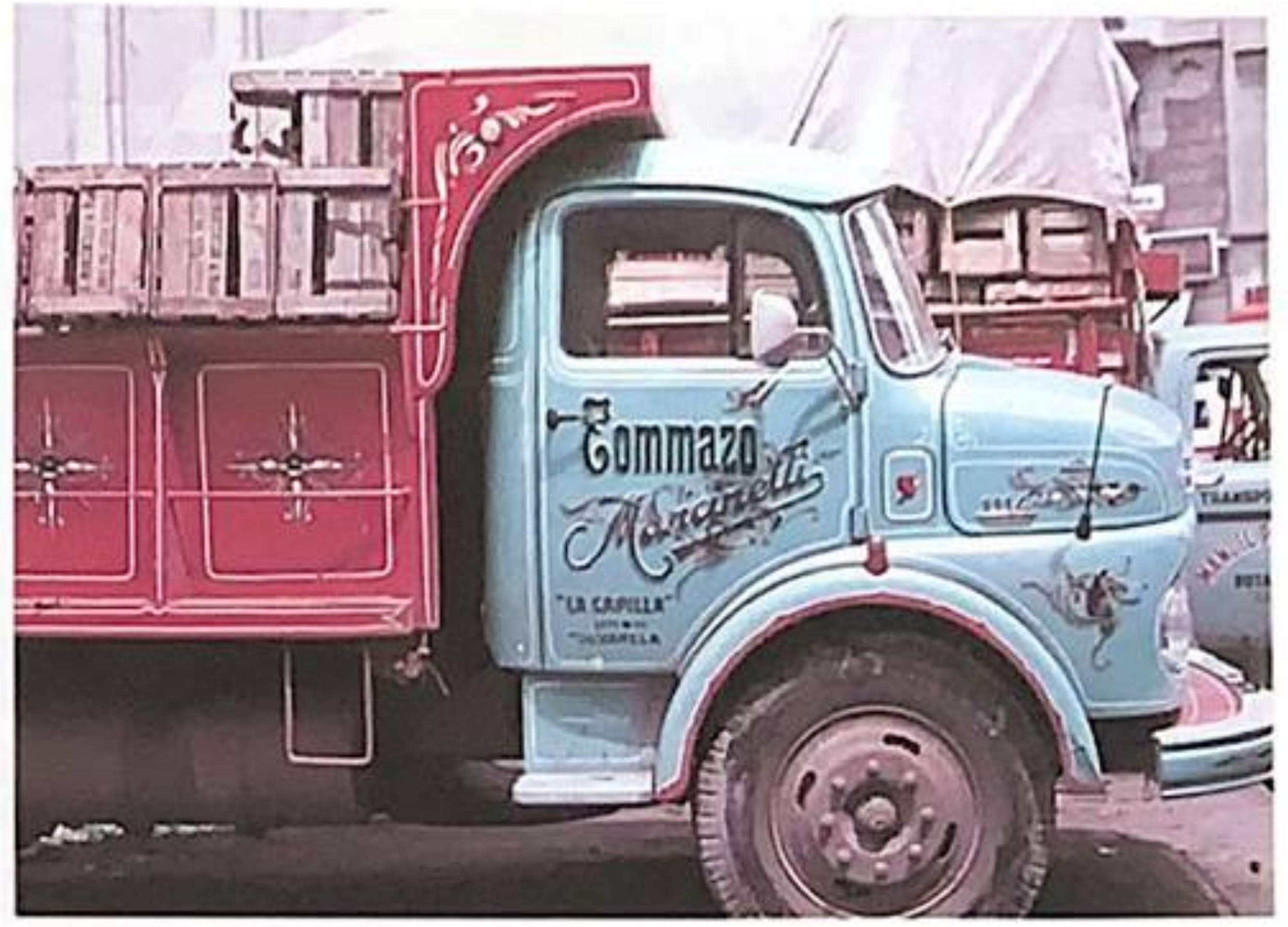
El camionero, al vernos admirar su vehículo se acercó a nosotros: "¿Desean algo?". Por su acento supimos que era italiano. Le dijimos que sencillamente estábamos admirando los filetes de su camión. El hombre sólo esperaba nuestra efusión para decirnos la suya: "*Mi camión no será el mecor camión ma io lo quero así como está. A veces lo mando a mi hico a bus-*

LEON UNTROIB





" Nos dio dos primeros datos que nos fueron útiles. El primero era que el filete provenía de la gráfica de los billetes argentinos: ornamentos, grafismos, medallones y también el uso generalizado de la letra gótica. El segundo dato es que el fileteador busca imágenes en las publicaciones y que la evolución de la información influye en el desarrollo de este arte. Pero, ¿por dónde empezar? "



ARMANDO CARASSAI, 1970

car mercadería a casa y io lo estoy esperando. Ma de diez cuadra lo veo chegar. A die cuadra lo reconozco". Nos contó todo. Cuánto le costó. Que lo había chocado. Que el arreglo le salió carísimo porque todo sube. Y así supimos que era León quien lo había fileteado *"ande Carassai"*. ¿Y dónde quedaba Carassai? El hombre nos dio una dirección aproximada en la calle Fitz Roy.

No esperamos ni un minuto. Nos dirigimos hacia el Mercado de Dorrego situado en un barrio de casas viejas de un piso, cerca de Chacarita. Mientras hacíamos el recorrido nos preguntábamos con qué nos encontraríamos.

Estacionamos nuestro coche frente a la Carrocería Carassai, en la calle Fitz Roy. ¡Cuántas veces habíamos pasado por aquí sin advertir la existencia de este taller! Entramos a un patio con alero a un costado. En este patio varias cajas de camiones en distintos estados de realización. Algunos en madera. Otros con el fondo ya pintado. Y algunos ya fileteados. Se reconocía un estilo. Un estilo en los modelos de las cajas y la voluptuosidad del filete. Un hombre fornido y de pelo negro nos vio entrar. Supimos luego que era Armando Carassai, uno de los dueños del establecimiento. Nos atendió más bien bruscamente: "¿Qué buscan?". Le dijimos que desearíamos tener una tabla fileteada. Le contamos nuestra desventura con el joven de San Isidro. "¿Cómo se llama?" preguntó el hombre. Cuando supo el nombre fue categórico: "¡No es fileteador!".

Entonces, en el gremio existían referencias precisas sobre los fileteadores. Esto encajaba mejor con nuestras primeras observaciones. El fileteador domina, además de una técnica, un estilo. Y esto es bastante complejo. La técnica se puede aprender con práctica. Un estilo ¿cómo se aprende? Quizás de un maestro. Armando Carassai ese día fue lapidario: "Quien no sabe de dibujo, va 'muerto' como fileteador".

Quedamos en que le encargaría a León que fileteara una tabla para nosotros. Nos pidió que llamáramos al día siguiente. Ya se sabe que el "mañana" en Buenos Aires puede significar un tiempo bastante impreciso que abarca de mañana a la eternidad. Cada vez nos daban una disculpa diferente: "No está Armando. No hay nada para usted". ¿Qué hacer?Decidimos volver a Carassai para tratar de dar con el misterioso León, pasando por encima de Armando, si era necesario.

" Se reconocía un estilo. Un estilo en los modelos de las cajas y la voluptuosidad del filete."

LEON UNTROIB
PUERTA DE CAMION

2

Conocemos a León Untroib y su familia.

Ese día entramos en la Carrocería Carassai resueltos a conectarnos con León. Armando Carassai estaba dibujando el contorno de una tabla para luego cortarla. Nos acercamos a él. Después de prudentes saludos le preguntamos si nos había hecho algo. Estaba en un mal día. Se podía esperar cualquier cosa de él, menos la tabla. "¿Por qué no me hacen un favor y..." (Supusimos por un instante, que lo que iba a seguir, no se podría reproducir.) "...y no lo ven a León en el fondo? Arréglense con él". Lo que parecía imposible resultaba ser milagrosamente fácil.

Avanzamos entre cajas de camión hacia el patio abierto de la empresa. Un hombre estaba observando el canto de una tabla. Le preguntamos por León. Nos miró con curiosidad. Se tomó un tiempo y gritó: "León, lo buscan". Un hombre apareció sobre un costado. No era el tipo de persona que habíamos imaginado para ejercer este oficio un tanto insólito de decorar carros y camiones. Uno esperaba encontrar a un artista ingenuo, humilde, pura intuición, y estábamos frente a un profesor venerable.

Desde las primeras palabras que intercambiamos con él descubrimos a un hombre de cultura y con inquietudes. El personaje que en un principio no parecía encajar con la idea que uno podía tener de un fileteador, a medida que hablaba de su oficio, por el influjo de su voz pausada, por su modo de ser, se fue fundiendo con su arte, del cual había muchas muestras allí: volutas generosas y construidas con rigor, ideas claras, precisas, a veces arriesgadas; un orden riguroso y cierta monumentalidad.

Recordamos como si fuese hoy ese primer encuentro con León. Ruido de sierras y cepilladoras, un perfume de pintura y barniz que flotaba en el aire. Ruidos y perfumes que nos acompañarían durante toda nuestra aventura, como los signos distintivos de un medio bien particular. En el poco tiempo que estuvimos con él, aprendimos varias cosas. Primero supimos que el término exacto para este oficio es aquel de "fileteador", siendo el de "filetero" un término de turf que define al jockey que conduce al caballo, no con freno, sino con filete. También nos pareció percibir que León se sentía un ser marginado. Su tra-

LEON EN CARASSAI

LEÓN UNTROIB

bajo lo vinculaba con las carrocerías pero había en él un algo que aspiraba a una mayor evaluación. Entendimos esto por una discusión de trabajo que sobrevino repentinamente. León fue terminante para dar su opinión. "No saben nada de arte". También nos pareció que sufría al no ser valorado fuera de la carrocería. Nos dijo, con cierta amargura: "La gente piensa que son calcomanías". En una ciudad hay muchos mundos. Hay gente que se mueve en uno, dos o más mundos. León además de fileteador era pintor. Era conocido en ciertos grupos de artistas. Se presentaba en estas ocasiones como León Untroib. ¿Cómo lo consideraban los pintores de cuadros? ¿Sabían que se ganaba la vida como fileteador?

León ese día dijo una frase que no olvidaríamos: "Lo importante para el fileteador, es dar unidad al carruaje". Esta era frase de artista, de poeta o arquitecto. Le preguntamos por los dragones que aparecen con frecuencia en el filete, incluidos en los ornatos. "Los dragones vienen de la China -nos contestó-. Se los llama grifos, quimeras. Los dragones están en todas las mitologías. Era el modo de espantar los males". No negamos interés a la respuesta del fileteador aunque nos pareció un tanto intelectual. Sería necesario investigar cómo el dragón llegó de la China hasta este arte de decorar carros y camiones en la ciudad de Buenos Aires.

Le hablamos de nuestro proyecto de organizar una muestra sobre el filete. Tuvimos la impresión de que la idea no le parecía muy brillante, hasta nos pareció que aspiraba más a ser conocido como pintor que como fileteador. Su mayor interés, visiblemente era mostrarnos sus cuadros. Aceptamos una invitación a su casa.

Nuestro primer contacto con un fileteador derrumbaba muchas de nuestras ideas preconcebidas. Nos abría, por cierto, también un panorama más preciso. En cuanto a la idea de realizar una muestra nos parecía cada vez más difícil. De cualquier manera había que seguir en la brecha y por esto nos fuimos a visitar a León a su casa.

Vivía en Parque Patricios. Fuimos un sábado por la noche. El calor era bochornoso sobre la ciudad. Del asfalto subía un aire caliente y viciado. Las hojas de los árboles, ni se movían. Detuvimos el coche frente a un inquilinato en un barrio donde alternaban viviendas y galpones.

Lo que más nos llamó la atención al entrar a su departamento fue que no había allí ningún filete, ni siquiera la foto de un camión. Si alguien lo visitaba no podía imaginar que este profesor trabajaba en las carrocerías. Nos mostró cuadros suyos y cuadros de su mujer. Era indudable que este hombre tenía nociones claras de lo que era la pintura. Había expuesto con frecuencia en muestras colectivas. Pero como fileteador era muchas veces más genial por la riqueza inagotable de sus ideas y por las soluciones técnicas que hallaba.

Nuestra primera impresión se fue ajustando. El hombre vivía en dos mundos estancos. No hay aquí la más mínima intención de juzgarlo. Si cabe un juicio crítico es sobre la cultura oficial argentina donde se establecen categorías absurdas, las de arte y artesanía, catego-

rías que subsisten hasta hoy, sin considerar que arte y artesanía no son áreas opuestas sino subsidiarias. León para ser considerado "artista" debía pues olvidar que era un "artesano". Y esto explicaba sus pruritos en aparecer ante el público como fileteador. No era pues Carassai quien había puesto dificultades para realizar la tabla, sino muy posiblemente el mismo León.

Su hijo era ingeniero. Y la hija estudiaba arquitectura, una característica de las familias de inmigrantes que buscan mejorar sus vidas.

Entonces nos pareció muy difícil que León accediese a realizar trabajos para una exposición. Cuando planteamos el tema, el matrimonio Untroib no mostró gran interés. Para explicar su actitud nos contaron una experiencia reciente:

Una revista oficial del Ministerio de Relaciones Exteriores se acercó a Carassai para obtener fotos de camiones y pidieron a León una tabla para la tapa de la revista, cosa que él no aceptó porque estaba muy ocupado. De todos modos, tomaron notas y fotos en Carassai, le prometieron una nota importante e incluso la tapa de la revista. Le prometieron también llamarle cuando saliera la revista para obsequiarle un ejemplar.

Pasó el tiempo y nadie los llamó. La señora de León perdió largas horas en el Ministerio hasta dar con el responsable de la revista. De una oficina la mandaban a otra, como laberinto kafkiano . Finalmente le obsequiaron una revista. La tapa que había sido prometida a los fileteadores fue ocupada por un Petorutti. El reportaje llevaba como título "Bus Pop". ¿Por qué "Bus Pop" si se trataba de camiones? ¿Por qué en inglés si era cosa de esta ciudad de Buenos Aires? El reportaje, que pudimos leer, en medio de disquisiciones sobre lo popular y el Pop, disquisiciones que no venían al caso por ser el filete muy anterior al Pop, no citaban el nombre de ningún fileteador pero en cambio hablaban de Aída Carballo y de García Uriburu quienes habían tratado en su obra de grabado y pintura el tema del colectivo. León y su mujer se sintieron defraudados. Y quizás nuestra promesa de organizar una exposición sobre el filete, era tan vana como aquella de los autores de esta nota.

Sería muy difícil lograr que León participase en este proyecto. Le repetimos que el ser fileteador nos parecía ciertamente un título honorable, más honorable que aquél de pintor. ¿Cuántos pintores hay en esta ciudad? Miles. ¿Y fileteadores? León nos contestó: "Alcanzan los dedos de una mano".

Pero, ¿por qué había aparecido ese artículo, si bien pobre? Y, ¿por qué lo habían titulado "Bus Pop"? Tuvimos la respuesta un año después cuando alguien nos mencionó el artículo de Reyner Banham publicado

"León ese día dijo una frase que no olvidaríamos: 'Lo importante para el fileteador, es dar unidad al carruaje'. Esta era frase de artista, de poeta o arquitecto."

en la revista *Summa* (Diciembre del '68) traducción de un artículo publicado en *New Society* (Septiembre del '68). Era una extensa nota que se refería con admiración al fileteado de colectivos. Incluso el autor, en su estadía en Buenos Aires, se había acercado a una carrocería de colectivos y había podido conversar con un fileteador. La nota llevaba el título de "Bus Pop". Todo se explicaba. La revista del Ministerio de Relaciones Exteriores tomaba el título de Reyner Banham, y le acoplaba una nota con algunos datos inconexos conocidos en el medio.

Lógicamente este crítico, que pasó fugazmente por Buenos Aires, no podía saber que el origen de este arte estaba en el fileteado de carros, porque ya existía la prohibición de emplear la tracción a sangre y ninguno de estos vehículos transitaba por las calles de la capital. Tampoco podía saber que este arte se había extendido luego al camión y al colectivo.

Pero que un periodista de Buenos Aires no pueda "ver" con sus propios ojos y se embarque en la visión, positiva por cierto, pero parcializada de un extranjero, era sintomático de una cultura que actúa con un "permiso" otorgado por los países centrales ¿Por qué no citaron el nombre del fileteador? ¿Por qué no llamaron a León para obsequiarle una revista? ¿Por qué en cambio citaron a dos artistas, respetables sin duda, pero que sólo se inspiraban muy poco en el filete? Se podría ensayar quizás una explicación. En la Argentina existen prejuicios profundos que son la expresión de un miedo. Es necesario que primero exista un "permiso" para mencionar a un artista o celebrar una corriente. Habíamos adelantado algo. Ahora se podía hablar de camiones fileteados pero sólo bajo el rótulo aceptado de "Bus Pop".

Al salir esa noche de la casa de León el barrio estaba desierto. El calor sofocante del día había dejado lugar a una ligera brisa que anunciaba una lluvia. Mientras viajábamos hacia San Isidro nos cuestionábamos sobre nuestras ideas. ¿Era una exposición lo que deseábamos armar? Quizás la exposición sería el rostro visible de una acción mayor. Lo que tratábamos era de modificar una escala de valores para establecer una más justa, una escala con la inquietud de la duda. No se trataba de un acto cultural. Estábamos emprendiendo una pequeña cruzada.

León fileteaba un camión en cinco días, pero él no veía mérito alguno al asunto. El fileteado es el penúltimo trabajo antes de la cobranza del trabajo total de la carrocería. Demorar el fileteado es demorar la cobranza. Era famoso y respetado en el medio.

Cierta vez el hijo de León, conduciendo un coche deseaba pasar un camión fileteado, pintado justamente por su padre, y el camionero no le dejaba espacio para doblar. El joven bajó el vidrio de la ventanilla y le dijo al chofer del camión: "Mirá que le digo a León". El hombre del camión le contestó con cierto desafío "¿Y qué sabés, vos, de León?" Cuando le dijo que era su hijo, el hombre lo dejó pasar.

Bus pop
(loƨ coletivo)
Reyner Banham

Artículo publicado en **New Society** Nº 310, Septiembre 5 de 1968. En Buenos Aires fue publicado por la revista **Summa** Nº 14, Diciembre de 1986

La primera y mejor analogía que puede hacerse acerca del tránsito en la Argentina es compararla con un movimiento browniano totalmente azaroso. Luego comienzan a descubrirse elementos de un sistema. La inexistencia de señales de tránsito es casi total; la mayoría de las calles son de una sola mano, y en las intersecciones el derecho de paso es del que viene por la derecha. Pero está probado que este derecho es condicional y que depende de un rígido sistema de clases.

La sociedad motorizada de la Argentina está constituida por tres clases: la de los autos particulares, la de los colectivos y la de los taxis. Estos últimos integran una especie de casta de samurais o gauchos: los taxis ofician un ritual privado e inescrutable de bravuconería y honor, sobre cualquier calle que tengan a mano, y provocan desgracias a cualquier ciudadano o conductor "particular" que trate de hacer respetar su derecho a paso.

Sin embargo, aun los mismos taxis se rinden ante el poderoso colectivo, porque el ómnibus argentino es el rey de la jungla ciudadana; lo sabe, lo parece y actúa de acuerdo con esta configuración.

Visualmente, el colectivo es inolvidable.

Desde el punto de vista físico está construido, en general, sobre un chassis corto común Mercedes o Bedford, con 20 asientos y capacidad para 60 pasajeros.

Desde el punto de vista social es el principal sostén de la civilización argentina: en las zonas rurales, el ómnibus es esencial y en los vastos y mal organizados suburbios de las ciudades extendidas (¡si usted piensa que Los Angeles es un lío, sólo espere a conocer Buenos Aires!) el acceso a una ruta de ómnibus es el precio de la supervivencia.

Como organización, los servicios de ómnibus son una calamidad. En una nación cuyas preferencias administrativas tienden a ser autoritarias, centralizantes y paternalistas, el manejo de los colectivos toma el aspecto de una democracia industrial, que parece colindar con un pretérito anarcosindicalismo. En todos los casos que pude examinar, cada recorrido pertenece a una empresa o a una cooperativa diferente. El sistema de ómnibus centralizado y nacional parece haber muerto hace mucho tiempo; las autoridades locales ejercen un control general sobre el otorgamiento de recorridos y permisos, pero en última instancia cada empresa es dueña de sí misma y adopta la librea que le place.

Y aquí comienza realmente lo divertido, porque las libreas de los colectivos constituyen una de las más importantes expresiones del pop art, y son la contribución argentina más original al escenario artístico mundial.

En este punto es necesario detenerse a considerar por un momento los problemas terminológicos que conciernen al pop argentino. Durante mi reciente viaje descubrí que la discriminación entre pop, pop de galería, lo "popular" y lo folklórico, resultaba aún más difícil de realizar que en cualquier otro lugar del mundo, fundamentalmente porque estas categorías no funcionan en la producción de algo genuinamente argentino. Por ejemplo, no escuché música pop que fuera a la vez argentina y valiosa (imitaciones locales de **Kanadu**, de Dave-Dee, etc. , que no son ni siquiera graciosas).

Pero, por el otro lado (u oreja) escuché fascinante música local, indudablemente argentina, sin ser clásica ni folklórica. Podría objetarse que esta música constituye una variedad de los estilos secundarios y sofisticados que últimamente se relacionan con lo folklórico, pero tal sofisticación (distinta, por ejemplo, de la de Benjamin Britten) implica una gran cantidad de verdadero "showbusiness". Jorge Cafrune no es sólo un cantor folklórico de protesta: es dos veces mejor actor y cuatro veces mejor guitarrista que Bob Dylan, ¡y es diez veces más "piola"!

Y el Grupo Vocal Argentino no sólo tiene un nombre que ningún conjunto soñaría en adoptar fuera de la Argentina, sino que también puede juntar a los Swingle Singers, a los Beach Boys, a los Clancy Brothers y a Tommy Maken, y pulverizarlos a todos.

La música que hacen no corresponde a ninguna categoría, como tampoco podemos incluir en nuestras categorías habituales a las libreas de los colectivos. No son pop, en el sentido de haber sido diseñadas por profesionales de la promoción y la publicidad; tampoco son pop de galería de arte, en el sentido de Binder/Edwards/Vaugham, cuando usan un Buick o un Cobra como soporte de una decoración abstracta (aunque se acercan a esto). Tampoco son los trabajos usuales en los que se deleita el ego del conductor, como el caso del estilo California (aunque también se aproximan a él). Tampoco -para cosiderarlos desde otro punto de vista- son restos de un arte campesino modificado, como los castillos y las rosas de los botes en los canales ingleses, aunque comparten indudablemente algunos elementos del arte campesino.

Entonces, ¿qué queda dentro de este cuadrilátero de exclusiones particulares? En primer lugar, está la carrocería de metal, sorprendentemente convencional, con ángulos limpiamente redondeados, sin aletas ni excrecencias fantasiosas. Luego percibimos el esquema básico de color de la librea, que puede ser, por ejemplo, rojo y negro con techo blanco, y cuyo lenguaje formal no es extravagante en sí mismo; son los detalles los que le hacen adquirir **swing.**

Es un estilo coherente porque respeta las convenciones; se maneja casi exclusivamente con símbolos legibles... o casi legibles, ya que, por ejemplo, las letras del nombre de la empresa, dibujadas sobre el costado del colectivo, pueden estar tan entremezcladas con adornos "artísticos", simulación de tridimensionalidad y sombras pintadas que son necesarias varias miradas para captar el mensaje. Sin embargo, el nombre se refuerza a veces mediante símbolos visuales directos: "Alas Argentinas", en Córdoba, ostenta aviones a reacción sobre los costados del vehículo; en otras partes he visto dibujadas cabezas de pieles rojas y galgos.

Pero estas marcas son poco fecuentes; la mayor parte de la iconografía es menos directa. Es común ver flores, herencia del lenguaje de la decoración de carros que sobrevive en algunos de los camiones que llegan a los mercados de abasto de Buenos Aires. Sin embargo, éste sí es un arte campesino momificado, materializado por una cobertura ritual de paneles rectangulares, como aquellos que ostentaban los carros desplazados hoy por los camiones.

En los ómnibus, la ausencia de tales paneles rectangulares y su sustitución por otras formas y superficies ha revitalizado la vieja tradición de la decoración de carros y le ha otorgado una nueva vida original. Debieron inventarse motivos totalmente nuevos para cubrir espacios como los de la superficie tridemensional curva situada entre la última ventana lateral y la trasera. Estos motivos todavía traslucen su origen (la decoración de carros francamente rococó), pero han incorporado una exhuberancia burda y fresca de la que carecían aun los más sofisticados camiones del abasto.

Otros símbolos provienen de una ecléctica variedad de fuentes. Las fantasías cromadas incluyen no sólo las achatadas V, aporte que realizó el Cadillac al arte pop mundial, sino también dragones, caballos alados y otras cosas por el estilo. Pero estos símbolos son pequeños y modestos; la pintura es la que domina y conlleva los símbolos más fuertes, entre ellos los arabescos de la patriótica cinta azul y blanca, presente en la parte de atrás de casi todos los ómnibus (y también en la parte de adelante, en Córdoba).

La manera en que está representada la cinta ostenta marcadas diferencias regionales y personales. En Córdoba, las cintas se extienden en pliegues regulares y obsesivamente repetidos, pintados con una nítida y casi remilgada exactitud. En Buenos Aires, por el contrario, la cinta, que se combina con un sol sonriente, es una expresionista extravagancia de formas más vegetales que textiles, que explotan en la parte de atrás del vehículo.

Pero en Buenos Aires también se encuentran desviaciones totales a esta norma; en algunos casos, el patriótico azul y blanco sobrevive sólo en la bandera del símbolo de la escudería. Además, hay innovadores radicales que parecen trabajar activamente en esto; un taller que fabrica carrocerías se autodenomina "Impacto" y su símbolo es un globo terráqueo rodeado de satélites.

Es evidente que este no es un país de artesanos, hecho que confirmé cuando logramos llegar a uno de los fileteadores, especialistas en delgadísimos listados, cuyos trazos lineales se entrecruzan a través, arriba y abajo de toda decoración de colectivo.

Lo encontramos en el fondo de un taller, allí donde termina la calle Maure, que a lo largo de cuatro cuadras es una especie de clínica al aire libre para colectivos heridos.

Yo esperaba encontrar una especie de demiurgo, pero **no**, Banham, **¡no!** Cuando Carlos Gottardi se incorporó del panel de itinerarios que estaba dibujando nos brindó una imagen -exceptuando el **overall**- del tipo Modern Jazz Quartet: bigote delgado, tez oscura, gorro de pana como los de Graham Hill, y, además, joven. Muy perspicaz, muy moderno, pese a que el pincel con el cual realizaba sus controlados arabescos tenía los tradicionales seis pelos de camello, de dos pulgadas de largo, aptos para deslizarse por las curvas. Noté también que cuando salió con nosotros del fondo del taller para demostrar su oficio frente a la cámara fotográfica, la exhibición adquirió un carácter altamente técnico y estaba realizada por un hombre que se sabía experto de primera línea.

Aunque Gottardi no tenga una reputación internacional, podría sin embargo irrumpir limpiamente en el mundo de la tecnología pop de alta precisión. Tiene la habilidad, la seguridad en sí mismo y la frialdad de la escuela pop; está muy lejos de la humildad del artesano.

Cualidades de este tipo, visibles en el producto y en sus creadores, deben dar razón de la nerviosidad de más de una conversación que mantuve en la Argentina sobre el arte del colectivo. Por cada cordobés o porteño que estaba evidentemente complacido ante mi encanto frente a los ómnibus, había otro que parecía querer quitarles mérito, con afirmaciones muy parecidas a las que se oyen en todas partes del mundo: "debería haberlos visto tres (cinco, seis) años atrás" o "sólo son tradiciones, ¿se da cuenta?". Y otras cosas por el estilo.

Supongo que este tipo de pop urbano, que no tiene precedentes, es tan subversivo para los argentinos cultos como lo son sus equivalentes para las almas cultas de otros países, con la diferencia de que en la Argentina el antagonismo con los standars es muy directo. La figura tradicional y aceptada es la del gaucho; masculino, rural, estoico, ecuestre, violento, honorable... y **oficial**, ya que el Secretario de Turismo, por ejemplo, utiliza citas del **Martín Fierro**, poema épico gauchesco nacional. Por desgracia, llegué al país en la semana del estreno del primer intento serio de llevar Martín Fierro a la pantalla (intento de Torre Nilsson, como era de esperar): el mito gaucho parecía aún más penetrante que el mito del western en los EE. UU.

Encontré también un nuevo libro acerca de los gauchos: "El Gaucho", de José Luis Lanuza, con fotografías de René Burri Macdonald, una introducción nada menos que de Jorge Luis Borges, y sentimentales fotografías del tipo la Familia del Hombre, en las que hasta el barro se convierte en algo oscuramente noble; todo en este libro es exactamente lo que no son los colectivos.

El ómnibus es parte de una cultura urbana mecanizada que incluye, en este momento, a casi la mitad de la población del país, pero a la cual los ámbitos oficiales y académicos se adaptan muy lentamente.

Esta cultura es, en parte, la de los recientes inmigrantes urbanos no españoles; todo argentino de la segunda generación es, como Gottardi, de extracción italiana, y respeta la tradición del gaucho sólo por la habilidad de este para hacer asados. No sorprende, por lo tanto, que el único artista argentino que realmente ha hecho algo a partir del colectivo sea Nicolás García Uriburu, más conocido por su exhibición de gusto pop, al teñir de verde el Gran Canal en la Bienal de Venecia de este año.

Por otra parte, la promoción oficial, realizada según cánones argentinos, podría matar al colectivo en forma tan inerte y aburrida como lo ha hecho con el gaucho.

El colectivo vive mejores circunstancias en su jungla suburbana, y los fileteadores también en su limbo cultural; este pop subterráneo es mucho más vital y gratificante que el institucionalizado e imitativo pop de la galería del Instituto Torcuato Di Tella, especie de Nash House en Buenos Aires.

Quizás cuando la cultura oficial y académica de la Argentina comience a comprender el nuevo modo de vida urbana del país, el colectivo cese de ser un movimiento subversivo subterráneo para convertirse en algo convencional y conformista como los ómnibus municipales del resto del mundo.

Pero, por el momento, son entusiastamente diferentes. Mientras un conductor de ómnibus londinense tenga, por ese hecho, que usar un uniforme de un rojo funestamente parecido al de la guerra de los Boers, los argentinos podrán todavía cabalgar sobre el pop.

LEON UNTROIB PUERTA

3

Cómo llegamos a la Carrocería Erdocia en San Fernando. Visita a la Carrocería La Véneta.

Las perspectivas no eran alentadoras, en cuanto a la realización de una exposición. Si algo nos mantenía en acción, era la curiosidad. Llegar al fondo de un tema que para nosotros era atrayente. Atrayente por la belleza de ese arte popular, pero también por los perfiles de los personajes que íbamos conociendo. Nunca salíamos de casa sin aparato fotográfico, sin la guía de las calles de la ciudad y papel para tomar notas. Un día de ese verano, nos habíamos desplazado hasta Martínez, para hacer algunas compras, cuando descubrimos, por la mañana, frente a una verdulería de la calle Alvear, un camioncito color crema, con unos filetes de muy buen gusto.

Como siempre, sacamos fotos al camión. El verdulero plantó a un cliente, para conocer el fondo de nuestra intención. Lo más probable era que fuésemos inspectores de tránsito, con una nueva modalidad tecnológica, la foto. Cuando supo el hombre que nuestro interés era sólo admirativo, respiró, nos hizo una sonrisa de orgullo y volvió a su negocio para seguir atendiéndolo. Tras el camión podía leerse "Carrocería Erdocia, San Fernando", pero sin dirección. Entramos a la verdulería para preguntar al dueño del camión dónde quedaba la bendita carrocería.

El sabía cómo ir. La calle era Hipólito Yrigoyen... pero no recordaba el número. "La calle Hipólito Yrigoyen, la que cruza la vía, al lado de la estación." Y nos daba puntos de referencia: "La verdulería de Astigueta, la panadería Los Dos Escudos...". Decidimos ir a San Fernando.

No nos fue fácil encontrar la Carrocería Erdocia. Descubrimos el local porque por una puerta se veía un camión fileteado. Reconocimos un estilo de diseño de carrocería y de filete, del cual teníamos noción por el relevamiento fotográfico realizado.

El local era amplio. En una parte cubierto, en otra con un patio a cielo abierto por donde entraba la luz. Varios camiones estaban en ejecución. Uno de caja cerrada enorme, con buche sobre la cabina. Bajo el buche había dos paneles verticales que eran una preciosura de color y buen gusto. Estos dos paneles, una vez armado el camión, se ubicarían tras la cabina y por tal quedarían algo escondidos. No había nadie en el taller a pesar de que eran ya las once. Golpeamos las manos. Apareció un joven, bien plantado y de mirada franca, Jorge Erdocia, que se había sacado la camisa por el enorme calor que hacía. El personal estaba de vacaciones.

JORGE ERDOCIA, 1970

ROBERTO RIGON, 1970

Después de nuestro preámbulo, que temíamos, caía en el vacío, indicamos cuáles eran nuestras intenciones. Jorge Erdocia nos empezó a observar como a marcianos recién desembarcados de una nave fluorescente. El era hombre de trabajo y no se dejaba marear por las palabras. Cuando le dijimos que deseábamos tablas fileteadas y cuánto nos cobraría por estos trabajos, se empezó a agarrar el mentón y a rascarse la cabeza. Nuestras palabras morían en una pared de silencio. Tuvimos la impresión de que nuestro pedido no seguiría su curso. Salimos de allí con la misma sensación que tuvimos ante León: caminábamos en un medio que no era el nuestro y no podíamos precisar cuáles eran los factores favorables o desfavorables.

Si bien nada era demasiado alentador, también había indicios mínimos de interés por parte de la gente que íbamos conociendo. No nos creían. Pero al mismo tiempo deseaban darnos una chance para creernos. León nos había sugerido que fuéramos a Carrocería la Véneta, en la Avenida de los Incas, entre los barrios de Belgrano y Villa Urquiza. ¿Por qué León, que no había mostrado ningún interés por la exposición, deseaba que conociéramos otra carrocería, y con ello nos ayudaba? Es que en el fondo era un hombre enamorado de su trabajo y estaba ufano (sin mostrarlo) de que gente de un medio que él valoraba admirase su talento.

El calor seguía apretando. En la Avenida de los Incas los coches pasaban sin interrupción y un vaho de humedad y vapores de motores nos recibió cuando bajamos del auto. Ese día León estaba retocando un camión chocado. El chofer deseaba ocultarlo al dueño del camión "Si se entera me mata, ¿comprende?". León tomaba eso con parsimonia. Eran los gajes del oficio.

Nuestra entrada en la Carrocería, con un aparato fotográfico, alertó a carpinteros, herreros y pintores de liso. Se hacían chistes. Muchos nos sonreían. Otros parecían enojados. Es sabido que la gente otorga al aparato fotográfico visos de eternidad. Uno se ríe de esta eternidad pero al mismo tiempo la respeta. ¿El clima de fiesta que había ese día en la Carrocería la Véneta era un clima habitual en esa casa?

PARED DE ERDOCIA

Se acercó un joven. León nos lo presentó: Roberto Rigón, uno de los dueños de la Véneta. Escuchó, divertido, nuestro discurso-cantinela. León mientras fileteaba, observaba la reacción de Roberto. En vez de apremiarlos con pedidos, resolví tomar una actitud paciente. Saqué fotos. Mi mujer conversaba con uno y con otro y sabía que luego, en el coche, ella me daría un informe preciso sobre lo que había aprendido. En un momento, León dejó los pinceles y nos presentó a un hombre simpático, con una muy bella voz "El señor Carlos Guerriero es el cuñado de los fileteadores Brunetti que trabajan para Erdocia". Y con ello teníamos un dato de singular importancia. El hombre era pintor "de liso" en esa carrocería, la Véneta, de la Avenida de los Incas.

Mientras se conversaba y alguno aprovechaba para hacer algún chiste, Roberto Rigón

LEON UNTROIB

pegó una etiqueta autoadhesiva a nuestro coche, etiqueta con el distintivo de la carrocería: "Uno Más La Véneta", lo que significaba "un camión más salió de este taller". El distintivo había sido sintetizado por León en un círculo amarillo, un número 1, un signo aritmético más y abajo La Véneta, escrito en letras. Este emblema era pintado en los camiones que salían de la carrocería.

Los temas surgían solos. Era necesario solamente prestar atención. El padre de Rigón había tenido una carrocería de carros. Cuando el camión fue reemplazando a la tracción a sangre, la carrocería se tuvo que adaptar a las exigencias del momento. Este paso del carro al camión no fue sin angustias, sobre todo para los fileteadores que pensaron que nadie pagaría un filete sobre las grandes superficies de las cajas de los camiones. Esta presunción resultó ser falsa. Los dueños de camión deseaban proseguir con la tradición de los fileteados y los fileteadores demostraron poder de adaptación. Extrayendo los elementos de la decoración de carros inventaron nuevas construcciones para el camión. Se podría afirmar que en ese momento el filete estaba en su culminación.

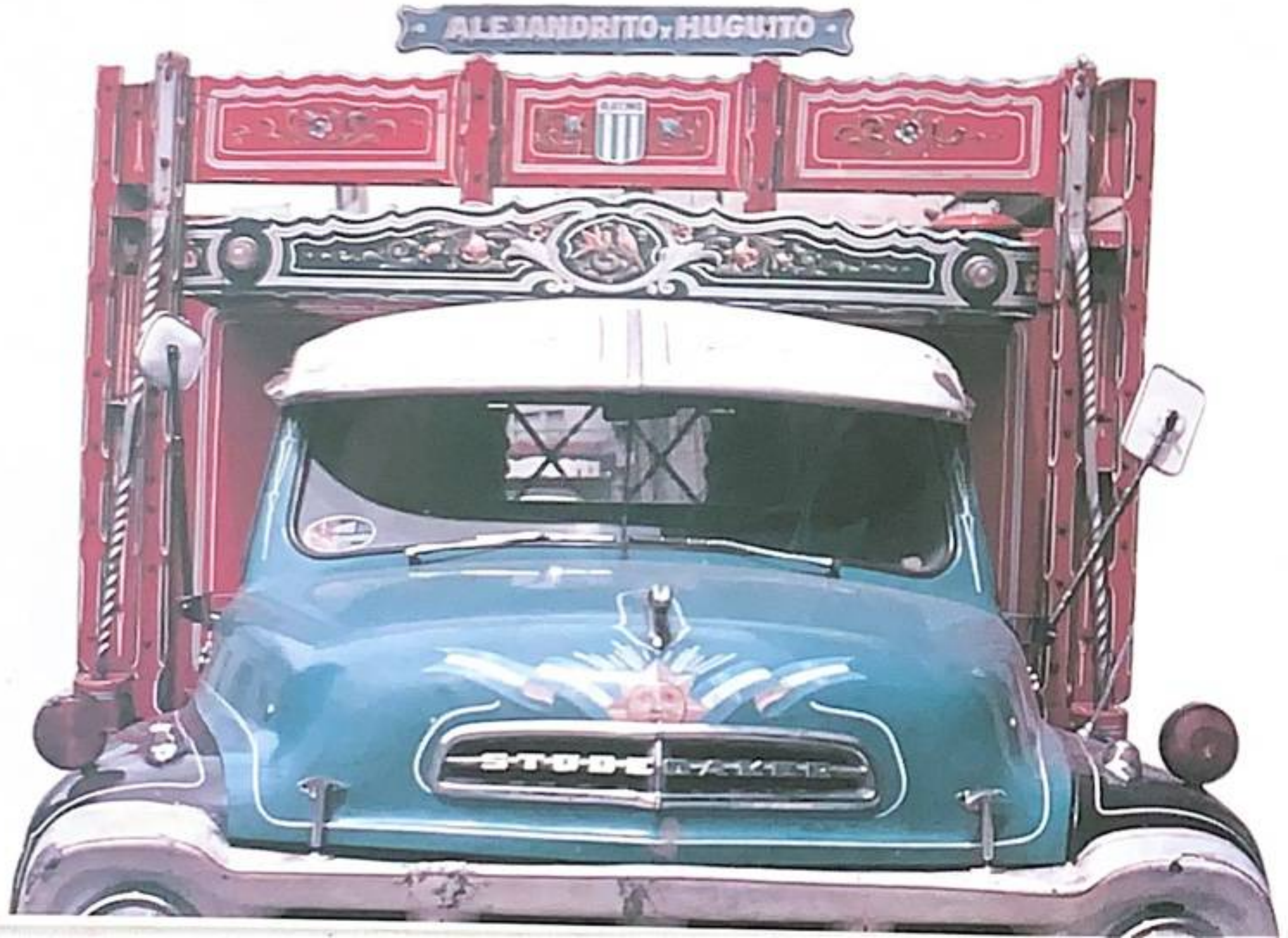
Apareció entonces Carlos Rigón, el hermano mayor, quien no se sorprendió muy gratamente al constatar el clima de jarana de la carrocería. Después de recibir las debidas explicaciones de su hermano Roberto nos empezó a mirar con otros ojos. De cualquier modo nos confesó que para él, el filete era uno de los tantos dolores de cabeza de la carrocería: "A ustedes les causarán gracia estos 'firuletes' pero lo que es a mí...". Carlos Rigón no se dejaba arrastrar por la *mufa* del hermano. Algo de razón tenía Carlos. Nosotros veíamos la obra terminada y no el proceso.

Supimos que el cliente trataba con Carlos o Roberto. Se definían las características de la carrocería. Se llegaba a un entendimiento en el precio y la forma de pago. Al salir de la oficina el cliente trataba de acercarse al fileteador. Era muy importante para él cambiar ideas con quien le daría "vista" al vehículo. El fileteador debía interpretar los deseos del hombre. Existía para comunicarse una jerga utilizada por los fileteadores y los dueños de camión.

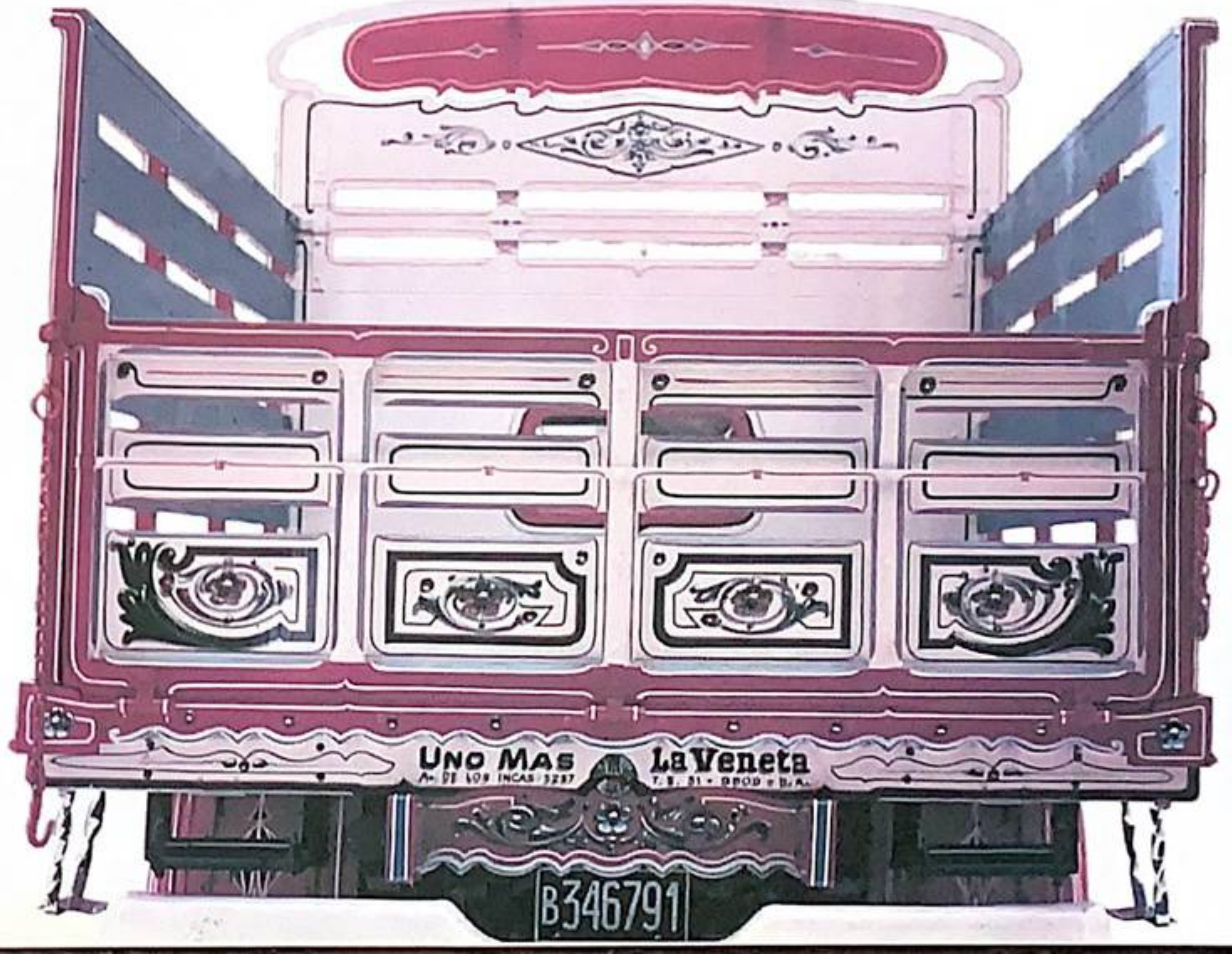
El fileteador explicaba con precisión lo que haría y qué elementos utilizaría: ornatos, filetes o firuletes, bandas, flores, bolas, pajaritos, dragones, colas

CARLOS RIGON, 1970

Mucho chiche, mucho brillo, y en el volante un potrillo



" Los dueños del camión tenían dos términos para definir la modalidad del trabajo: "Lo quiero lleno". Esto era una señal precisa para el fileteador: no debía dejar rincón sin filete. En cambio, a veces, lo pedían "liviano". En este caso el cliente deseaba limitar los gastos pero en ambas alternativas se deseaba algo "vistoso".



CARLOS GUERRIERO, 1970

de ratón, diamantes, gotas... Los dueños del camión tenían dos términos para definir la modalidad del trabajo: "Lo quiero lleno". Esto era una señal precisa para el fileteador: no debía dejar rincón sin filete. En cambio, a veces, lo pedían "liviano". En este caso el cliente deseaba limitar los gastos pero en ambas alternativas se deseaba algo "vistoso".

En cada visita a la carrocería la Véneta algo aprendíamos. A veces era León quien contaba, otras alguno de los hermanos Rigón. Por ejemplo, el tema de las frases. Para León estas frases eran ocurrentes pero a veces "se pasaban". Hasta había casos de frases agresivas contra hermanos o ex-socios. El fileteador fue claro "A mí me lo traen escrito y me dicen dónde lo pongo". Lo dijo con fastidio. O sea, la frase no es una expresión más del fileteador sino una concesión que éste hace al cliente. En el gremio a estas frases se las llama "chistes". Es sabido que el cliente tenía además deseos precisos: Gardel, la Virgen de Luján, el nombre de sus hijos, el respeto por el padre o la madre. A veces le decía al fileteador: "Esmérese porque me lo cobraron bien".

Nos contó cierta vez Carlos Guerriero, cuñado de los Brunetti, que los fileteadores eran los "niños bonitos" de las carrocerías. Antes de que llegaran estos especialistas, se barría el suelo en torno del camión que debía ser fileteado, se colocaban los andamios y las escaleras. Los fileteadores llegaban siempre más tarde. Hacia las nueve o las diez. Cierta vez el dueño de una carrocería enfrentó a un fileteador porque la entrega de un camión se estaba demorando por su culpa "¿Usted nunca vio la salida del sol?". El fileteador no se inmutó y contestó "Debe ser lindo".

Nuestra tarea se iba complicando con numerosas citas. Era necesario volver una vez, dos veces, veinte veces al mismo lugar. Para estar presentes. Para ofrecer una pequeña atención. Para que supieran que no los olvidábamos. La frecuentación hace caer las defensas y la gente tiende a comportarse de modo más espontáneo. De las conversaciones con quienes nos encontrábamos, surgía a veces (no siempre) un dato valioso que era necesario confrontar con otros datos.

Quien nos habló de Miguel Venturo fue León. Para él, era el hombre que había dado otra dimensión al filete. Habló de él con veneración. Nos habló de otros fileteadores cuya fama resplandecía aún. Este medio tenía una historia, una memoria. El tema del filete se abría en más temas.

Habíamos solicitado tablas fileteadas a la Véneta. Parecía que los hermanos Rigón estaban dispuestos a ayudarnos pero era cuestión de saber si León filetearía esas tablas. Y tampoco era cuestión de esperar que el programa de la Véneta se alterara para darnos un gusto.

Cuando Guerriero nos dio el teléfono de su cuñado Alfredo Brunetti, quien fileteaba con su hermano Enrique en Erdocia, teníamos asegurada la posi-

sibilidad de dar un segundo paso. Pero mientras avanzábamos, ¿podíamos dar fe de todo lo que veíamos? Por ejemplo ese clima de fiesta en la Véneta, el primer día en que aparecimos, ¿era normal, no era normal, a qué se debía? Tuvimos que esperar veinte años para obtener una respuesta. Fue el mismo Guerriero quien nos lo comentó: "Ustedes no saben la sensación que causaron el primer día en que fueron a la Véneta. Porque en lo que iba de nuestra memoria, nunca habíamos visto entrar en una carrocería un hombre con un aparato de fotos. A vuestra partida todos conversaron animadamente y pasó un buen rato hasta que retomaran el trabajo".

Y este día Carlos Rigón debe haber suspirado "¡No nos bastaba con los problemas que teníamos, para que aparecieran estos dos con sus ideas locas!".

HERMANOS BRUNETTI FRAGMENTO

4

El inicio del filete según Enrique Brunetti. Vicente Brunetti y Cecilio Pascarella. El lechero de San Fernando.

Como San Fernando estaba cerca de nuestra casa en San Isidro, solíamos ir a menudo, haciendo una interrupción en nuestro trabajo. En el mercado de Carupá se reunían siempre camiones. Ya no eran sólo fotos lo que deseábamos obtener sino también datos, carrocerías, el nombre de un fileteador. Los choferes ya nos conocían y nos saludaban muy amablemente. A veces conversábamos con uno u otro. A veces el camionero era más parco en el hablar. "¿Y, encontró lo que buscaba?". Para ellos "su" camión era su orgullo, su pinta, su novia. Los mercados (lo habíamos observado en nuestras andanzas por América Latina) no son sólo un lugar y un día de venta de productos, sino también una reunión social, un momento para relacionarse y conocer a su pareja. Los camioneros deseaban lucirse con su camión y en el fondo de todo ello había un sentimiento humano, aquél de ser querido.

A veces entrábamos en un bar. Nos sentábamos a tomar café. Entraban los camioneros para beber algo. Se armaban conversaciones acaloradas sobre fútbol, sobre caballos... Se contaban cuentos. Se oían risas, carcajadas. De vez en cuando uno se acercaba a nosotros y hacía que posaba para la foto: "No va a encontrar otro más lindo en San Fernando". Buena gente, sin remilgos, despiertos al alba, trajinando todo el día y tratando de poner una sonrisa al trabajo.

El aroma de verdura fresca, de tomates demasiado maduros aplastados sobre la vereda, de frutas, nos acompañaba y formaba, con el olor a barniz y a pintura esmalte sintética de las carrocerías, el distintivo del mundo que estábamos transitando.

Un día fuimos a San Fernando porque nos habíamos citado con los hermanos Brunetti, como se los llamaba en el gremio. Ese día la carrocería trabajaba de lleno. El trajín contrastaba con el silencio de nuestra primera visita. Por añadidura en el polígono de tiro, cuya pared lindaba con Erdocia, parecía que se estaba librando una batalla. Todos habían vuelto de vacaciones. El calor seguía intenso en ese principio de febrero. Un morochito de birrete nos miraba desde arriba de un camión como si fuésemos bichos raros. Osvaldo Erdocia, hermano de Jorge, había vuelto de las playas. Era otro ser plantado sobre la realidad de la vida.

OSVALDO ERDOCIA

Dos hombres de rostro bondadoso nos miraban con aire inquisitivo. No nos fue difícil suponer que se trataba de los fileteadores Brunetti. Nos acercamos para saludarlos. Apenas nos presentamos se mostraron tan amables que los incorporamos a nuestra nueva familia. Nos acabábamos de conocer y había algo de intimidad en nuestras charlas.

Alfredo Brunetti, el mas joven, parecía un profesor. Tenía un modo de hablar cauteloso y hacía preceder sus preguntas por preámbulos prudentes: "Ahora yo digo..." o "Usted me va a disculpar, pero quisiera preguntarle algo, que no sé si usted podrá contestar...". Enrique, el mayor, un poco sordo, usaba una forma parecida con una dicción esmerada.

Luego del introito que ya sonaba a ridículo, les expusimos nuestro proyecto de realizar una muestra. Y les preguntamos si podríamos contar con ellos para realizar algunas tablas, que les pagaríamos, por cierto. La respuesta de los dos fileteadores fue la que conocíamos, una aparente muralla de indiferencia: "Ustedes nos van a perdonar –nos decía Alfredo– dudo que una muestra sobre el filete obtenga un mínimo de éxito. Para ver el filete no tienen más que salir a la calle". Un poco de verdad había en ese comentario. Pero insistíamos en que haríamos lo posible para que su trabajo fuera reconocido. Por cierto que se corría el riesgo de toparse con la indiferencia del público. Ni la posibilidad de ganar algún dinero extra, ni la oportunidad de una exposición parecían conmoverlos.

Una vez planteada nuestra idea dejamos correr el tiempo. Si apresurábamos las cosas, todo sería más difícil.

¿Cuántas veces fuimos a Erdocia? En algunas ocasiones estaban los fileteadores. Otras no. Pero conversando con Jorge y Osvaldo también obteníamos datos. Erdocia ya era una gran carrocería en la época de los carros. Allí se realizaban las ruedas con llanta de hierro, la parte más difícil del carruaje. Con bujes de madera y rayos de madera también. Con el advenimiento del camión tuvieron que adaptarse. La carrocería realizaba una variedad bastante amplia de cajas. Pero en los camiones verduleros abiertos se reconocía por unos cortes característicos en el frente y una modalidad particular para ese estante llamado la sobrecabina, que sirve para transportar mercaderías frágiles. También era característico de Erdocia el cajón de herramientas en forma aerodinámica y a veces la palabra Impacto escrita en el costado del camión.

Cierta vez planteamos el tema de la letra gótica, tan difundida en el filete. Dimos el dato proporcionado por el letrista de San Isidro: el filete y la letra gótica se originarían en la gráfica de los billetes de banco argentinos. Según los hermanos Brunetti la letra gótica no provenía de los billetes argentinos, donde los valores están indicados con esa letra. Según ellos, en todos los manuales de letras hay ejemplos de letras góticas. Las dos tesis no se inhibían. El manual de letras puede brindar orientación al fileteador. En cambio para el dueño del camión su formación visual se limita a revistas y billetes. Es para él, la letra gótica una letra altamente venerada porque significa riqueza. ¿Pero por qué en los billetes argentinos los valores están con gótica, siendo esa letra más común en los países sajones? Se nos dio un dato posible. Los primeros billetes de banco argentinos fueron diseñados e impresos en Inglaterra. Un pintor de cuadros amigo que tenía una pequeña empresa de letreros echó por el suelo las dos primeras posibilidades. "La letra gótica es muy difundida porque es fácil. Admite imperfecciones". Lo mas atinado es considerar válidas las tres teorías: por ser fácil, por ser prestigiosa y por ser ampliamente difundida la letra gótica tuvo tal aceptación en el medio.

En estas conversaciones, un día Alfredo Brunetti nos dijo que muchos dueños de camión a la letra gótica la llaman la "esgróstica". Por otra parte, para dilucidar el tema de la influencia de la gráfica de los billetes en el filete y por ende la aceptación de la letra gótica en ese medio, es quizás oportuno recordar un comentario que nos hiciera Enrique Brunetti. Si a un cliente no le gustaba algo no andaba con vueltas para decir su desaprobación. Lo más posible es que dijera: "Es una porquería". Poco hubiese durado la "esgróstica" si a la gente del medio no le hubiese gustado.

Oficio curioso es aquél de fileteador en Buenos Aires. Causa admiración a algunos por la pericia del pulso. Desconocido y hasta denigrado en general, algún transeúnte se detenía ocasionalmente para ver el trabajo de estos especialistas. Pero esta admiración pasajera no tenía consecuencias. Nunca nadie volvía con un amigo para mostrarle el trabajo de las carrocerías. Nos contó Alfredo Brunetti que un alemán, viéndolo filetear, le dijo: "En mi país, este trabajo lo hacen los chicos". Don Alfredo que no era manco para las respuestas, sin perder la serenidad le contestó pausadamente: "En nuestro oficio, a los veinte años, recién se aprende a tomar el pincel". Porque el pincel de filetear, pincel de pelo largo, no es una herramienta sencilla. Según esté cargado de pintura o no, según se trabaje con la punta o el cuerpo del pincel se obtienen rayas más o menos anchas. Y para lograr las curvas, es necesario ver trabajar a un fileteador y dejarlo hablar de su oficio para valorarlo.

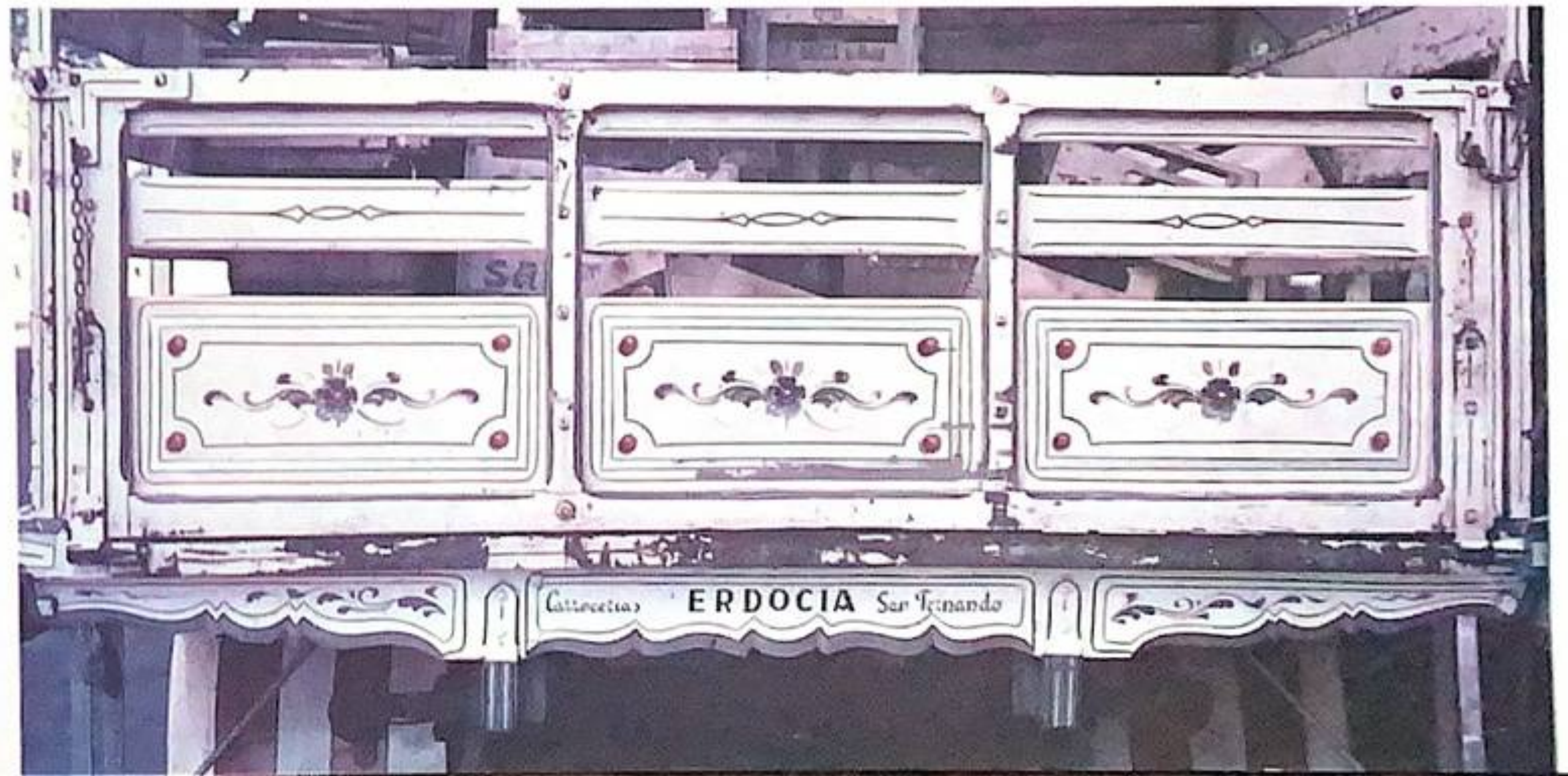
Las semanas pasaban. A pesar de nuestras visitas periódicas a los hermanos Brunet-

No por nada soy quien soy

"El primer fileteador fue nuestro padre, Vicente Brunetti, quien inició lo que sería un verdadero arte en el correr del tiempo, con el relleno de los chanfles que se hacían en determinadas partes de las carrocerías"

Enrique Brunetti

No seré doctor... pero tengo dos chapas



JULIO MENÉNDEZ

ti en la Carrocería Erdocia, no lográbamos que empuñaran el pincel para realizar una tabla para la exposición.

De una cosa estábamos seguros. Esta gente desconfiaba de nosotros. Ellos nos debían ver como a paracaidistas que caímos por casualidad en su potrero y de golpe nos enamoramos del trabajo del filete, de la misma manera que hubiésemos podido volcar nuestra admiración sobre la colocación de adoquines. Lo principal era no dar a entender que nos habíamos percatado de su desconfianza. Ibamos a Erdocia con la misma frecuencia.

Había, al lado de Erdocia, un pequeño negocio que ofrecía cosas viejas, pero que deseaba aparecer como perteneciente al ramo prestigioso de las antigüedades. Su dueño, un hombre simpático, solía dar siempre alguna vuelta por Erdocia y amenizar así las largas esperas de clientes. Para él, lo viejo tenía valor. Para el gremio de las carrocerías, lo viejo se tiraba, se quemaba o se repintaba. Para él una exposición sobre el arte de decorar carros y camiones podía despertar el interés del público. Pero como el hombre era un poco charleta y contrastaba con el estilo parco y prudente de los fileteadores, sus juicios quedaban un poco desautorizados. Creo que en vez de ayudarnos, el hombre que vendía "viejeces" nos entorpecía.

Cierta vez fui solo a Carupá. Estaba paseando por el mercado mirando si había algún camión nuevo, cuando vi pasar un carrito lechero todo fileteado. Ya se veían pocos por la provincia. Lo corrí y cuando se detuvo para vender leche a una vecina le saqué fotos en blanco y negro. El lechero, don Julio Menéndez, era un hombre inexpresivo. Toda su alegría estaba en el carrito y en sus adornos de cuero y bronce, que colgaban del techo sobre el pescante. Contestaba a mis preguntas con monosílabos. Me miraba con extrañeza pero no hacía ningún ademán para rechazarme. Cuando arrancó de vuelta me subí al estribo y anduve con él una buena hora repartiendo leche. Obtuve una serie de fotos, una de ellas, mostrando la parte de atrás del carrito, con dos caballos laterales y un Gardel en el medio. Sobre el pescante del carro pude leer una inscripción: Crotti. Imaginé una carrocería ya desaparecida. Le pregunté al lechero Menéndez dónde quedaba Crotti pero con sus respuestas lacónicas ya podía yo esperar sentado este dato. La foto que le saqué a él, es el retrato de un hombre acorralado por las circunstancias.

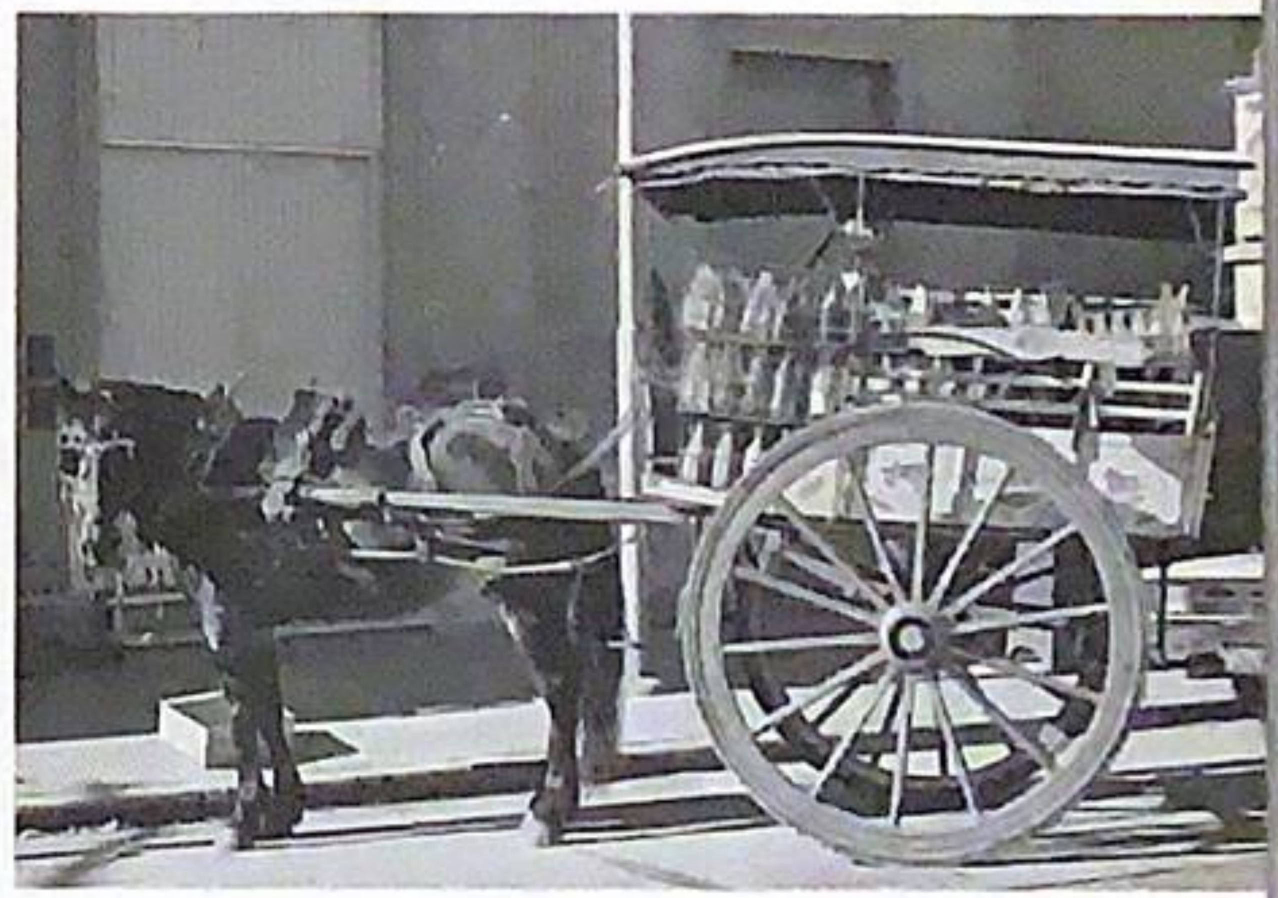
En una de nuestras visitas a Erdocia, un día en que quizás nos vió con mejores ojos, Enrique Brunetti se puso a hablar: "El primer fileteador fue nuestro padre, Vicente Brunetti, quien inició lo que sería un verdadero arte en el correr del tiempo, con el relleno de los chanfles que se hacían en determinadas piezas de las carrocerías. Cecilio Pascarella, también participó en algunas manifestaciones del fileteado de entonces. Ambos eran de origen italiano." También nos contó que dándose cuenta de que una buena base de dibujo les podía ser útil, Vicente Brunetti y Cecilio Pascarella se acercaron a una academia de Bellas Artes donde tuvieron como compañeros a Fader y a Quirós.

Estos comentarios de Enrique Brunetti no fueron hechos de un solo envión. En cada visita a Erdocia nos daba una entrega. Enrique nos contó también cómo se inició en este oficio: "Concluídos mis estudios primarios, inicio el aprendizaje con mi padre en el difícil arte de filetear. A los 16 o 17 años inicio junto con mis hermanos los estudios de dibujo y pintura en una academia particular y en horas de la noche. Estudiamos varios años. Mi hermano Carlos que nos ayudaba mucho en el paisaje y figuras falleció en el año 1932. Tuve que asumir este vacío. Y había progresado mucho en las letras y los filetes. Así continuamos con mi hermano Alfredo, hasta que por problemas visuales debió retirarse mi padre... continuando con mi hermano Alfredo".

Los comentarios de Enrique y Alfredo eran útiles para entender el nacimiento de este arte y la formación de un fileteador. En otras oportunidades Enrique comentó sobre la preparación de los colores. Era lo primero que aprendieron cerca de su padre. Se hacía la pintura con albayal y con colores al óleo Rembrandt. La aparición del esmalte sintético de distintas firmas y con distintos catálogos de tonalidades vino después.

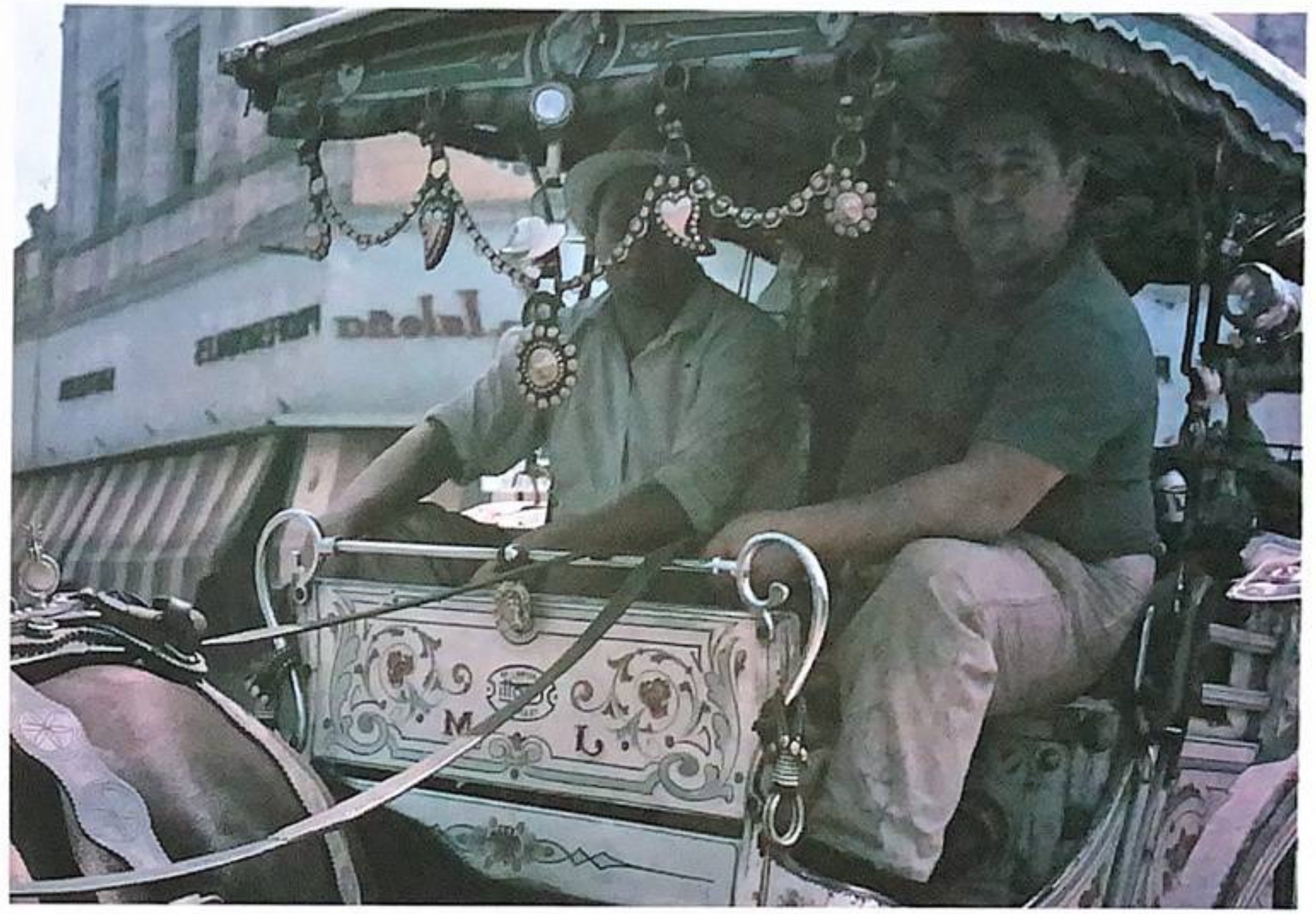
Los Brunetti también se explayaron cierta vez sobre un personaje que iba adquiriendo para nosotros mayor relieve: "Es necesario destacar, la gran influencia que ejercía Miguel Venturo, hijo de Salvador Venturo, quien con sus creaciones y aportes de pajaritos, distintos modelos de variedad de flores, diamantes, dragones, gotas, con magistral ejecución, dio un impulso renovador de señalada evolución, encontrando el mejor eco entre los fileteadores."

Pero Miguel Venturo no fue para ellos sólo un paso más adelante de ese filete porteño, era también una persona grata de la cual tenían recuerdos personales. Miguel Venturo era más comunmente mencionado con cariño en el medio como "Miguelito" o, más respetuosamente, como el "finado Miguel". Enrique recordaría siempre, emocionado, aquel día en que Miguel Venturo lo vio filetear y luego le dijo a su padre, a don Vicente: "Enseñale a tu hijo a filetear sin apoyar una mano sobre la otra, porque le ahoga el pecho".



Cada una de estas conversaciones abría nuevas pistas que sería necesario investigar. ¿Quedaría alguien de la familia Pascarella? Se nos habló de un hijo médico. Pero, ¿dónde encontrarlo? ¿Qué noticias había de la familia Venturo? ¿Dónde vivirían sus hermanos y su hija? El hijo Pascarella por ser varón conservaba el apellido, no así la hija de Venturo.

Cierta vez, hacia el final del verano, me fui a Erdocia con el tren. Llegué cuando estaban finalizando el trabajo del día. Saqué algunas fotos. Escuché algunos comentarios. Cuando a las seis los hermanos Brunetti se retiraron, me fui con ellos. El sol era aún fuerte y sus últimos rayos reverberaban so-



"El lechero, don Julio Menéndez, era un hombre inexpresivo. Toda su alegría estaba en el carrito y en sus adornos de cuero y bronce, que colgaban del techo sobre el pescante".

El filete y los primeros fileteadores

Documento escrito por Enrique Brunetti en 1988.

El filete, tal como se lo conoce en la ciudad de Buenos Aires, tiene su origen en las fábricas de carros de nuestra ciudad. Tiene por lo tanto un origen netamente porteño. Todo cuanto se ha dicho con relación a origen, a elementos utilizados en la decoración de los distintos tipos de carrocerías, como asimismo de quiénes fueron los primeros fileteadores, carece por completo de verdadera autenticidad. Lejos, muy lejos de la verdad, de la realidad. He escuchado por medios televisivos, la radio y aún por la información periodística, datos carentes de adecuada o justa información. Considero, de parte de mis colegas, que no ha existido en sus manifestaciones una posición interesada o mal intencionada, lo que descarto en forma absoluta. A lo sumo, incorrecta información, quizás teñida de cierta ligereza interpretativa y selectiva en cuanto a sus reales fuentes de información. Descarto en forma absoluta la afirmación de que Don Salvador Venturo fue el primer fileteador. Ello no fue así, no pudo ser. Don Salvador Venturo, Capitán de Barco Mercante, en razón de tal profesión, no podía sino ser un hombre bien adulto cuando se inicia en el fileteado de carros, fácil de estimar y comprender en virtud de la delicada y muy responsable como difícil misión de Capitán de Barco Mercante. Aquí ponemos punto a esta cuestión. Afirmo categóricamente, con todo el máximo de verdad y responsabilidad infomativa, que, el primer fileteador fue mi padre, Vicente Brunetti, quien inicia lo que sería un verdadero arte en el correr del tiempo, con el relleno de los chanfles que se hacían en determinadas piezas de las carrocerías. El señor Cecilio Pascarella, también participa en algunas manifestaciones del fileteado de entonces. Ambos eran de origen italiano. Mi padre tenía cinco años cuando con sus padres y una hermana mayor que él llegan a la Argentina. Cecilio Pascarella tenía más o menos la misma edad y fueron en razones de vecindad amiguitos desde esos primeros años. En virtud de la precaria situación económica en sus respectivas familias se ven precisados a buscar trabajo o empleo. Tenían siete años, cuando entran a trabajar en una fábrica de carros existente entonces en la calle Paseo Colón. Los tomaron a ambos con el propósito de hacer mandados y cebar mate. Mi padre, Vicente Brunetti, me decía "yo ya fumaba". Los carros de esa época eran entregados por las fábricas con solamente una mano de pintura, en color gris, exactamente igual a los carros municipales de algunas décadas atrás. Muy pronto le dicen a mi padre:"Mirá, -entregándole un tarro de pintura del color gris mencionado y un pincel- te gustaría pintar así?" haciéndole una muy breve demostración. Mi padre, con gran entusiasmo, le responde que sí, que lo haría; informando a quien esto escribe que desde la más tierna edad le gustaba ver pintar y que le gustaría hacerlo, efectivamente así sucedió. Por un buen tiempo siguió en esa tarea, hasta que un día ya un poco mayor, se le ocurre cambiar el color con que se pintaban los carros. Este cambio causó gran admiración siendo muy festejado el cambio de color. De más está decir que encontró aceptación general. Un tiempo después, utilizando un color distinto realiza el pintado o relleno de los chanfles. Esto causó verdadera admiración y gustosa aceptación por los patrones del taller como así de los operarios del mismo. Este, vendría a ser el primer paso del inicio del filete en carros, es lo que al correr de los años se convertiría en la excelente manifestación que se logró con el fileteado y decoración de los carros y camiones. A ello siguen luego los primeros recuadros en carros y jardineras de panaderos empleando para los filetes distintos espesores, medidas y colores para los mismos. Muy pronto los fabricantes de carros se sienten molestos ante la espera para que, letristas franceses que trabajan en nuestra ciudad pintando letreros de casas de comercio, les hicieran las letras. Esta espera, dilataba la entrega y cobro de sus trabajos, por lo que piden a mi padre y a Cecilio Pascarella que hicieran ellos los filetes y también las letras con el fin de evitar esa espera. Es así que, buenos observadores, pues habían observado cómo ejercían trabajos los excelentes letristas franceses a que ya hicimos mención, comienzan no sin cierto temor ese nuevo trabajo. Aquí se destaca Cecilio Pascarella quien fue creando un estilo, especialmente en las jardineras de panaderos, que todos fuimos siguiendo en nuestra labor como letristas. Es Pascarella quien, pintando las espigas de trigo en dichas jardineras como así esos ornamentos que llamamos "firuletes", sentó la base de lo que en evolución se siguió ejecutando hasta el presente. Esto es el comienzo de lo que luego llegó a ser el arte del filete con sus distintas manifestaciones en el alto nivel que se logró en los últimos tiempos. Llegado a este punto debo agregar la gran influencia que ejerce Miguel Venturo, hijo de Salvador Venturo, quien con sus creaciones y aportes de pajaritos, distintos modelos de variedades de flores, diamantes, dragones, gotas, con magistral ejecución, da un impulso renovador de señalada evolución, encotrando el mejor eco entre los fileteadores. De todo cuanto expongo yo afirmo tiene por base la más auténtica verdad apoyada con plena y total responsabilidad. En lo expuesto no hay nada que responda a intereses mezquinos, nada subalterno. Esto es lo que queda en mi espíritu después de las largas, repetidas y extensas conversaciones sostenidas con mi padre y algo también suministrado por Cecilio Pascarella. También debo aclarar que el filete y su particular y porteño estilo que se empleó en carros y camiones no tiene parentesco alguno con origen Siciliano como algunos manifiestan. El filete de nuestros carros y camiones es netamente porteño. Lo de Sicilia y motivos de ese origen son puramente inventos insubstanciales carentes en absoluto del mínimo asomo de autenticidad. Mi padre falleció en el mes de agosto de 1960 a los 86 años de edad. Se casó en el año 1904 teniendo 30 años entonces, haciendo muchos años que fileteaba y pintaba letras siendo ya netamente formado en su trabajo. Lo mismo afirmo de Cecilio Pascarella, también auténtico pionero de los primeros comienzos, creador de un estilo que todos aceptamos y respetamos. Mis dos hermanos, Carlos y Alfredo ya fallecidos y quien esto escribe nos formamos y aprendimos con mi padre. De todo cuanto afirmo doy plena fe.

Enrique Brunetti

VICENTE BRUNETTI

Autobiografía de Enrique Brunetti

Enrique Alfredo Brunetti, con nacimiento el 15 de julio de 1905, en la ciudad de Buenos Aires, en el barrio del Once.

Mis padres, Vicente Brunetti y María De Franco, ambos de nacionalidad italianos.

Mi padre tenía 5 años cuando con su familia llegó al país; mi madre 14 años ingresando con su familia.

Hice mis estudios primarios (hasta 6º grado) en la localidad de Villa Urquiza (Capital) actualmente me domicilio en Belgrano, calle Zapata 654 (Capital).

Concluidos mis estudios primarios, inicio el aprendizaje con mi padre en el difícil arte del filete.

Poseía y aún la tengo gran inclinación a los estudios de medicina. Con igual pasión me atraía la música. La situación económica fue un gran impedimento para seguir tales inclinaciones, pues hacía falta apoyo económico.

Cuando tenía 25 años y siguiendo mi vocación compramos un piano. Iniciando los estudios del piano y la música con mi hermano poseedor de gran vocación, estudios que hicimos con un excelente profesor del Conservatorio Nacional de Música. Habíamos cumplido los estudios de dos años en solamente uno de estudios. Al tiempo de dar los correspondientes exámenes en el citado conservatorio, contraje una pleuresía que me obligó a suspender trabajo y estudios. El médico me probibe seguir los estudios musicales. Así pasé un año habiendo estado en grave estado. No conforme con el consejo médico, quise reiniciar mis estudios de piano, pero, sucede que pierdo el conocimiento en dos oportunidades, cayendo apoyado sobre el piano.

A los 16 ó 17 años, iniciamos junto con mis hermanos los estudios de dibujo y pintura en una academia particular y en horas de la noche.

Estudiamos varios años. Me gusta el paisaje, flores y pajaritos. Asimismo pinto con gran entusiasmo platos y jarrones. Mi hermano Carlos que nos ayudaba mucho en el paisaje y figuras fallece en el año 1932. Tuve que asumir ese vacío, yo había progresado mucho en las letras y filetes. Mi padre me designa para llenar el vacío de mi hermano Carlos. Así continuamos con mi hermano Alfredo, hasta que por problemas visuales debe retirarse mi padre continuando con mi hermano Alfredo.

En el año 1968 obtengo mi jubilación, siguiendo en actividad hasta 1980.

En ese año fallece mi esposa, una gran compañera, con quien me había casado en el año 1942. Sentí y siento profundamente esta separación . Dolor que no puedo dominar.

Tuvimos una hija, que es Maestra Normal.

Debo decir que mi esposa, profesora Superior de piano y excelente concertista, por lo que tenemos el piano, pero ya no estoy en condiciones de tales estudios.

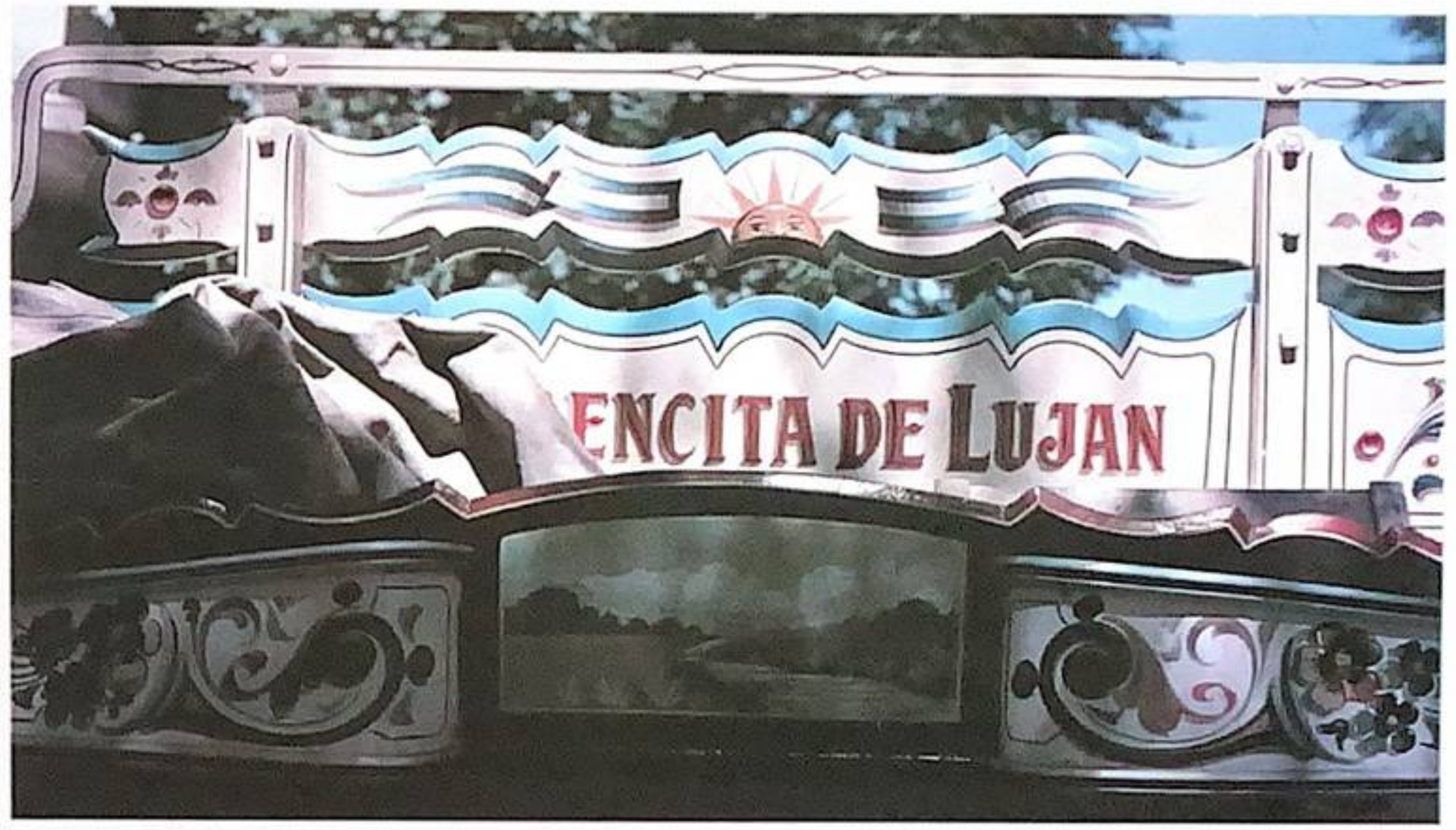
Siento gran pasión por la Música.

Me atrae enormemente la Medicina, la lectura y todas las manifestaciones del Arte.

Tengo 83 años largamente cumplidos.
Enrique A Brunetti

¿Me ves, mamá?

"La carrocería Erdocia realizaba una variedad bastante amplia de cajas. Pero en los camiones verduleros abiertos se reconocía, por unos cortes característicos en el frente y una modalidad particular para ese estante llamado la sobrecabina, que sirve para transportar mercaderías frágiles".



ALFREDO BRUNETTI

bre la calle Hipólito Yrigoyen. Fuera de su lugar de trabajo los dos fileteadores adoptaron una actitud diferente, como protegiendo su intimidad. Conversaban poco. Llegando al bar de la estación los invité a tomar algo. Eran hombres de trabajo y la invitación, lo percibí, debía quebrar sus principios. Accedieron de todos modos.

El bar era de los de antes. Pintado a la cal y como única decoración algunos avisos de bebidas gaseosas y vinos. Pocos parroquianos. Una pareja, tres hombres jugando al dominó. Nos sentamos en torno de una mesa de madera algo desvencijada y con señales claras del paso de varias generaciones de chicos y enamorados. El mozo se acercó. Con acento gallego nos preguntó: "¿Estos señores qué se van a servir?". Pedimos café los tres. El barrio vivía al ritmo del paso de los trenes, lo que ocasionaba el cierre de la barrera del paso a nivel y la congestión de la calle. Por las ventanas abiertas del bar nos llegaba el martilleo de las ruedas del tren sobre la vía y los bocinazos de los automovilistas impacientes.

Entonces Enrique y Alfredo Brunetti se transfiguraron, como si repentinamente me aceptaran plenamente en su intimidad: "Usted se va a sorprender con lo que le voy a decir...-dijo don Alfredo pronunciando las palabras con esmero- otros quizás ya le han hecho mención de lo que le diré: cuando ustedes aparecieron en nuestro medio, le seré sincero, causaron sensación".

Esta "sensación" tenía dos rostros. En los setenta años de existencia del filete nadie se había acercado a ellos con respeto. Ya estaban reconociendo una virtud de nuestra intervención. Pero no comentaban el otro rostro de esta "sensación". En el fondo ellos desconfiaban de nuestras intenciones.

Cada uno se iba mostrando más abierto hacia nosotros pero lo cierto es que nadie había iniciado un trabajo para la muestra. Y nosotros les aseguramos que les pagaríamos su trabajo. Creo que la "sensación" que habíamos causado no nos ayudaba. Tardó veinte años Enrique Brunetti en confesarnos su desconfianza: "Nosotros decíamos, esto no puede ser... era tan inesperado... sólo cuando lo vimos sacar fotos y más fotos...".

Ese día, en el bar, Enrique dijo algo al pasar: "Nosotros dentro de nuestras limitaciones, también nos expresamos". Las frases al pasar no son nunca en balde. El fileteador aludía directamente a la discriminación entre arte y artesanía o mejor dicho, arte con permiso de figuración y arte con interdicción de figurar.

Hacia un año que el Sr. Stein, nos había alentado a realizar la muestra en Wildenstein en homenaje a los fileteadores. ¿Qué podíamos mostrarle? Algunas fotos, contar hechos, recordar testimonios, pero no podíamos decirle: "Aquí está esta tabla". Quizás era necesario modificar nuestra maner de actuar.

5

Conocemos a Carlos Carboni en la vereda de la calle Ballivian.

Si en un principio creíamos poder hacer una exposición interesante con la obra de un solo fileteador, concretamente con los posibles filetes del letrista de San Isidro, ahora nuestro proyecto tendía hacia una exposición donde participarían todos los fileteadores ya que no eran tantos. Nuestra tarea era rastrear a todos los posibles participantes. También habíamos comprendido que todos los trabajos y las fotos expuestas debían configurar un panorama lo más amplio posible de este arte y su historia. Seguíamos entregando maderas recortadas a los fileteadores que íbamos conociendo pero ya nos habíamos hecho a la idea de no esperar resultados inmediatos. Cada fileteador nos daba el dato sobre otro fileteador. Evitábamos pedir números de teléfono a las carrocerías. A veces alguien nos mencionaba un hombre del oficio pero le habían perdido el rastro. A veces la búsqueda de un fileteador nos insumía semanas.

En numerosas charlas se citaba a Carlos Carboni. León no sabía dónde vivía. En cambio nos indicó que trabajaba en la Carrocería La Lucchese, tras el cementerio de San Martín. Los hermanos Brunetti nos indicaron que vivía en la calle Ballivian pero desconocían el número de su casa. Los fileteadores no se frecuentaban. Tenían sólo noción de sus trabajos porque éstos circulaban por las calles de la ciudad. Todos coincidían sobre la calidad de los filetes de Carlos Carboni. Pero, ¿dónde hallarlo?

Rodolfo Buchhass, fundidor de las esculturas de mi mujer, cierta vez nos dijo: "Por aquí, en el barrio, vivía un fileteador. Quizás pueda recordar su casa". ¿Cómo había Rodolfo entrado en contacto con este hombre? El fundidor era un fanático de la bicicleta. Descubrió cierta vez que el hijo de este fileteador, fileteaba motos y bicicletas. La fundición se encontraba en aquel entonces en el corazón de Villa Urquiza, sobre la avenida de los Constituyentes. Tomamos el coche. Nuestro amigo nos indicó la calle Ballivian, una calle arbolada, y frente a una casa sencilla pero coqueta nos dijo "Si mal no recuerdo ésta es la casa".

Tocamos el timbre. Salió una señora que a la sazón debía tener sus 70 años. Lim-

CARLOS CARBONI. FRAGMENTO

piándose las manos en un repasador, se fue acercando al portón, distante de la casa "Perdone señora, ¿aquí vive un fileteador?". Contestó un "sí" vigoroso. Le preguntamos el nombre de su marido y nos contestó que era Carlos Carboni. Cuando expusimos lo que deseábamos la señora nos desalentó "Miren que mi marido está muy ocupado". De cualquier modo solicitamos si nos sería posible verlo "Lo podrá encontrar aquí, el domingo por la mañana".

Ya nos habíamos habituado a estas negativas dejando la puerta entreabierta. Como León, como los hermanos Brunetti, la Sra. de Carboni nos quería desalentar pero al mismo tiempo nos daba una cita. Llegamos al encuentro en la mañana del domingo. Un colectivo se hallaba detenido en el borde de la vereda y un viejo, los tiradores sobre la camiseta, lo estaba retocando. Nos acercamos a él. Sin dejar de trabajar el hombre nos dijo "¿Ustedes son los que tenían que venir?". Nos estaba esperando y esto era un buen indicio. Hubiese sido un gran error no llegar a la cita. El hombre demostraba hacia nosotros una franca desconfianza. Sería duro de pelar. Lo dejamos trabajar.

Cerca del colectivo estaba una pareja joven. Sin duda los propietarios del colectivo. El viejo seguía trabajando y de vez en cuando se dirigía a los jóvenes como si nosotros no existiéramos para él. Hablaban de gente, de problemas de todo un mundo que ignorábamos y esto, naturalmente, nos hacía sentir extraños. Por fin concluyó el trabajo y el joven le preguntó "¿Cuánto le debo maestro?". Carboni lo miró con unos ojitos pícaros "Nada –contestó– nada. ¡Pero cómo te voy a cobrar por eso! Y tratá otra vez de manejar con cuidado si no tu patrón te va a *chumbar*". La pareja agradeció, subió al colectivo y se fue.

Nos llamó por cierto la atención que el joven se hubiese dirigido al fileteador con el término de "maestro". Es sabido que el término tiene dos acepciones en Buenos Aires y quizás en todas partes donde se habla español. Significa por un lado hombre de habilidades. El público de las carreras se refería al jockey Leguisamo como el "maestro". En esos casos el título jerarquiza. También se suele llamar maestro a un hombre de trabajo. En este caso el título es de respeto. Respeto y admiración incluidos en una sola palabra.

Don Carlos se quedó en la vereda viendo al colectivo alejarse hacia Constituyentes porque en esa época la calle era aún de dos manos. Y empezó a hablar como para sí mismo "Todos los domingos vienen varios para que les arregle el guardabarros o algún rasguño sobre la puerta. Y trabajar en la vereda no es aconsejable. Del lado de la vereda vaya y pase pero cuando uno filetea del lado de la calle a veces pasa cada loco con el coche que uno arriesga el pellejo". Para el viejo, hasta el momento, nosotros no existíamos. La Sra. de Carboni se había acercado al portón y con su voz portentosa le retrucó: "¡Para qué te quejás! No tenés más que largarlos duros. ¡Ni el domingo te dejan tranquilo!" Nosotros esperábamos una rendija entre frase y frase para meter nuestro discurso consabido pero el viejo le contestó a la esposa "Y

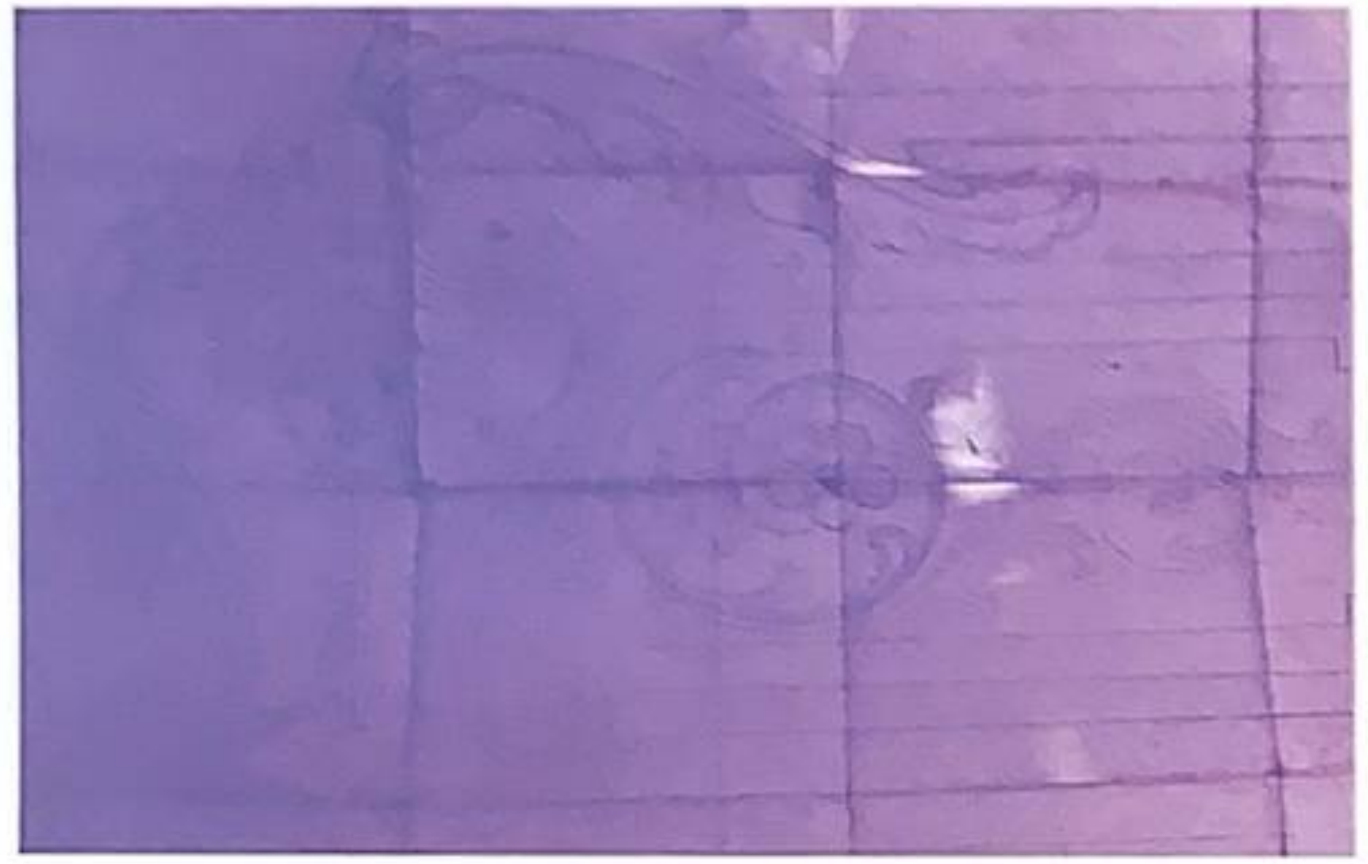
qué querés -decía con su vozarrón el fileteador- ¿que los largue *duros* a los muchachos? El patrón es capaz de descontarles del sueldo". Entonces nos echó una primera mirada cómplice cuyo sentido era claro: "¿Están conmigo o con mi mujer?". Le sonreímos. El hombre a su vez nos sonrió. Era sin duda un ser bondadoso y generoso y sólo tenía un barniz exterior de carácter difícil.

"¿Ustedes saben la cantidad de colectivos que arreglo el domingo por la mañana? Es que en la calle se dan de arañazos. ¡Y cómo no los voy a ayudar! ¡Y qué les voy a cobrar por eso! Lo que me fastidia es que después no me quieren cobrar el boleto. Vivía en su imaginación lo que contaba. Dialogaba con seres que llevaba en su memoria. Y les respondía. Y se enojaba como si el hecho estuviese sucediendo: "Porque me llaman Carlitos. Y a veces me escondo tras un árbol y dejo pasar varios colectivos que están manejados por muchachos que conozco. A veces me ven detrás del árbol y se paran lo mismo y me hacen subir. El otro día subí a un colectivo, el interno 47 de la línea que va a San Martín. A este chofer no lo conocía... Subo, voy a pagar y qué me dice: 'Pero si usted es el maestro Carlos Carboni' Y no hubo manera de pagar. ¿Y qué me dicen? ¡Yo no sé cómo hacer para que me dejen pagar el boleto!". Si le hubiésemos dicho que si él cobrara su trabajo, ellos le cobrarían su boleto, no lo hubiese entendido. ¿Su trabajo? Pero si esto no es nada.

El hombre era auténtico. Profundamente honesto. En esa vereda de la calle Ballivián, a la sombra de una arboleda frondosa quedamos en admiración frente a este ser que proclamaba sus dudas y sus creencias en alta voz, porque no había en él el menor atisbo de mala intención. Ese día en el cual no teníamos aún la más diminuta de las tablas y pocas esperanzas de tenerlas, de las palabras de Carboni surgió el título de una exposición que quizás no se realizaría nunca: LOS MAESTROS FILETEADORES DE BUENOS AIRES, porque este era el título que hubiese elegido este medio.

Por fin, nos pareció que había llegado el momento para hablar de nuestra idea: "queremos mostrar el arte del filete en una galería". "¿Para qué? ¡Como si no lo viera la gente todo el día por la calle!". Lo que decía Carboni ya lo habían dicho otros fileteadores pero nosotros insistíamos con nuestra idea: en una sala de exposición le prestarán más atención -sugeríamos nosotros. "Es cierto; dijo el hombre: lo ven sin verlo, lo tienen frente a las narices y siguen de largo".

Le bastaban unas pocas palabras nuestras para despacharse con otro discurso: "Porque esto viene del carro lechero, del carro panadero. Luego cuando vino el camión, nosotros pensamos 'El asunto terminó y ahora quedamos en la vía'. Pero agarró de vuelta.. y más fuerte... Y a esto no lo paran más. Vean, cuando los cohetes vayan a la luna irán fileteados."



"¿Ustedes se han fijado en las mayólicas del Subterráneo de Buenos Aires? En la estación del Obelisco. Una vez pasaba por allí, por esa estación para ir a Quilmes, a la Cervecería, y ví unos dragones con una cola enrulada. Me detuve.
La gente pasaba apurada para ir al trabajo. No tenía lápiz ni papel pero lo miré bien al dragón. Miré cómo venía el dragón y la cola también. (...) Y le dije al dragón: 'A vos te voy a hacer viajar en camión'
Y así fue"

Carlos Carboni

Días después comentamos este pronóstico de Carboni con los hermanos Brunetti, y Alfredo con su cautela dijo "Usted me perdonará, pero don Carlos está equivocado. Los cohetes que van a la luna ya están fileteados. La bandera de los Estados Unidos, algún nombre, el Pato Donald... Eso sí, son más bien filetes...". El fileteador dejó en suspenso la respuesta, dando a entender que si el cohete hubiese caído bajo sus pinceles otra cosa hubiese sido el resultado.

Ese día Carboni estaba eufórico porque había encontrado interlocutores y por añadidura mudos. En un intersticio en medio de su torrente de palabras mi mujer logró meter una frase: "Ahora la gente dice 'Qué lindos eran los carritos de antes' pero no ven los camiones de la actualidad." "Esto es -retomó el fileteador- esto es, verán los camiones cuando hayan desaparecido." Con sus ojitos transparentes nos miraba esperando nuestra aprobación -"La gente no le presta atención al filete y ¿ahora que estoy viejo se les ocurre organizar una muestra sobre el filete?". Cuántas veces nos dijo en las múltiples conversaciones que mantuvimos con él "Esto de la exposición me llega tarde".

Mientras seguía hablando le ayudamos a entrar los dos cajones de fruta que habían oficiado de mesa y de asiento para su trabajo. El entró sus pinceles y sus tarros de pintura. Pasando por el frente de su casa nos mostró una pared revestida de mármol y se puso a reír cuando lo felicitamos por el revestimiento:"¡Qué va a ser mármol! Lo pinté yo... Y el otro día cayó un inspector municipal y me quería tasar la casa como construcción de material con detalles de lujo. ¡Si es pura chapa esta casa!, le dije, ¡pura chapa! Y el otro no me quería creer. Pura chapa. Y el inspector golpeó con los nudillos y se reventó los dedos y no me quería creer. La masilla para preparar la chapa la fabrico yo. No la compro. ¡Y mire qué duro es!".

Ya en el patio, bajo la sombra de algunos árboles le empezamos a mostrar las diapositivas de sus camiones -"Este lo fileteó usted, ¿no es cierto?"-. Sobre cada camión contaba una anécdota. Algo ocurrido en la carrocería. Algún comentario del cliente. El hombre estaba emocionado de que reconociéramos su estilo ya que él no acostrumbraba firmar sus trabajos. Su estilo era clásico, mesurado y rico tanto en los diseños de las volutas como en el color. Se diferenciaba nítidamente del estilo de León y de los hermanos Brunetti. La señora de Carboni trajo fotos de los trabajos de su marido. Unos caballos, una Virgen de Luján. Carlos Carboni mirándonos luego en los ojos nos dijo: "Ustedes se han tomado mucho trabajo". El hombre se estaba entregando lentamente. No estaba en su naturaleza fingir desconfianza por mucho tiempo. Era así, de una sola pieza. Y para mí mismo me decía "Te juro, no te defraudaré". Pero él también estaba contrayendo un compromiso con nosotros.

En el fondo del patio el hombre tenía su taller. Era un atolladero de cosas diversas, botellas que contenían líquidos secretos, latas, pinceles, tablas, muebles y papeles. Por lo visto era de aquellos que no tiran nada. Todo podía algún día servir. Incansablemente seguía hablando con entusiasmo de su oficio. Hablaba con un vozarrón que se oía desde la otra cua-

dra. La mujer lo picaba en su amor propio: "Este, cuando larga la lengua, nadie lo para. Es peor que las mujeres". Don Carlos se había distraído un instante con el tiraje de su pipa. Luego levantó la cabeza y con énfasis le retrucó "¿Es culpa mía si tengo una voz que pasa por arriba del muro? Ché. Decime... Además mientras uno no le da a la lengua para criticar a los demás, ¡qué importa! Que no estamos diciendo mal de nadie y el que no quiera escuchar que no escuche". Feliz de su perorata nos miró con sus ojitos pícaros para saber si lo aprobábamos "Lo que pasa es que en las carrocerías, por culpa de las sierras, de las cepilladoras, hay siempre barullo. Entonces para pedir un martillo hay que gritar: ¡Pasame el martillo! Y cuando salimos de la carrocería, en el boliche de la esquina seguimos gritando: ¡Pasame la sal!".

Entonces empezó a sacar de sus baúles dibujos y "espúlveros", o sea plantillas perforadas que sirven para marcar los trabajos sobre los paneles. Algunos de estos dibujos realizados con carbón y sanguina tenían la seguridad y la maestría de los dibujos de Leonardo Da Vinci. Había dibujos de otros fileteadores que él conservaba celosamente. Nos hablaba de estos hombres que habían desaparecido, de Rabuffeti, Pedro Unamuno, Pepe Aguado, hombre de gran capacidad. Estos baúles eran toda la historia del filete y Carboni hablaba, hablaba...

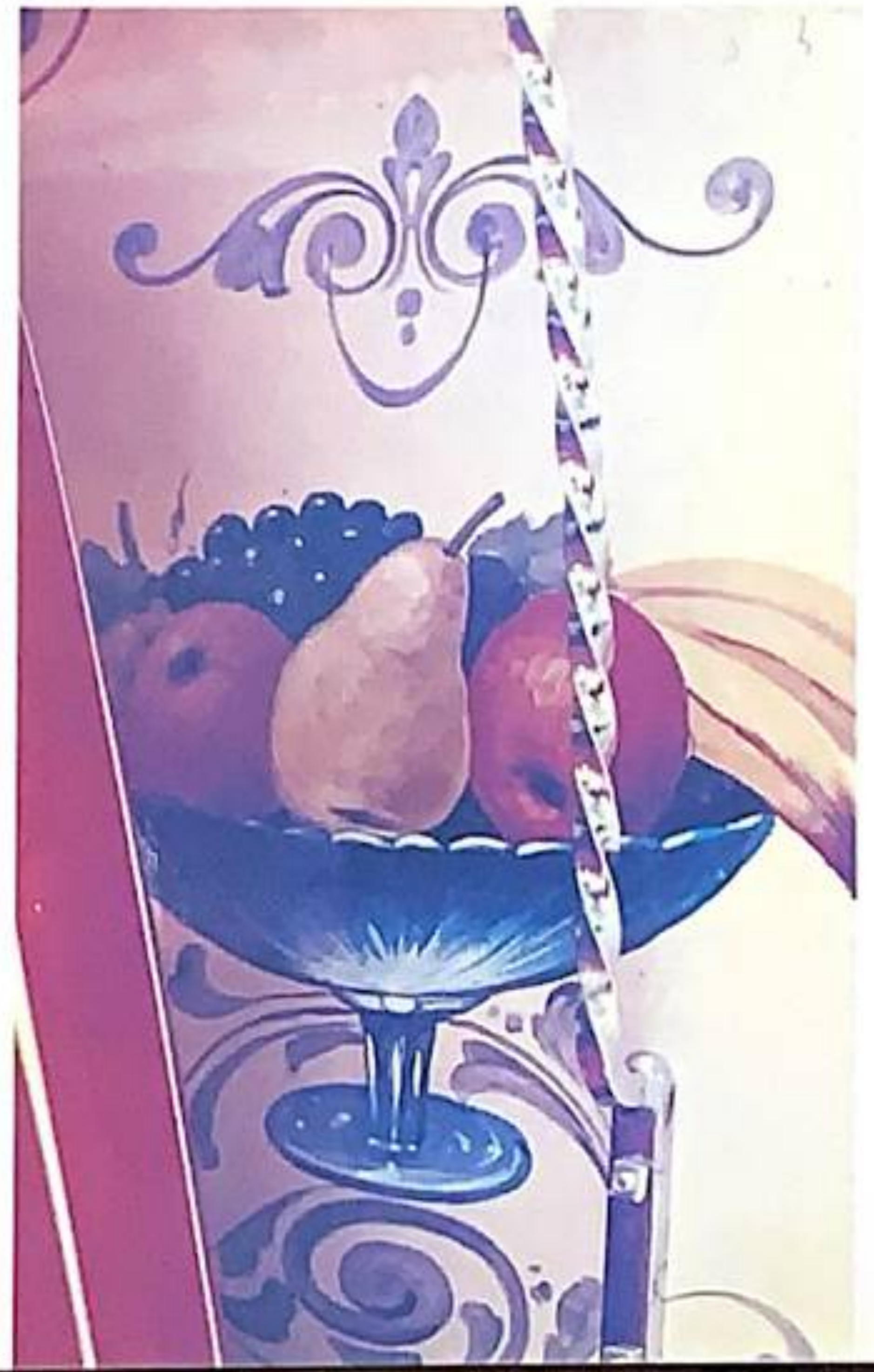
Hablaba muy claro. Pronunciando bien las palabras. Cuando lo grabamos, dos meses después, observamos que volvía sobre las frases, repetía las palabras e insistía una vez, dos veces sobre la misma idea. Con esa modalidad que le era particular, nos contaba sobre su trabajo. Sacó fotos de revistas que le servían para sus creaciones. Por allí pasaba un Gardel, una Virgen de Luján, un ornato, una reja, un caballo. Todo le era útil, y lo guardaba todo.

Le preguntamos por los dragones del filete. "Verán, uno saca de donde puede. El finado Venturo era hombre de andar por las calles. Una vez bajando de Villa Urquiza hacia Belgrano por Pampa se detuvo frente a una casa y me dijo: '¡Mirá Carlitos! -y me mostró unas volutas y unos ornatos- ¿Te das cuenta para una jardinera?'. El sacaba mucho de mirar. Y creo que él sacó los dragones del Teatro Cervantes. ¿Ustedes se han fijado una vez en el Teatro Cervantes? ¡Allí sí que hay para sacar! Lo que sucede es que uno pasa y no mira... Allí hay dragones, ornatos... ¿Ustedes se han fijado en las mayólicas del Subterráneo de Buenos Aires? En la estación del obelisco. Una vez pasaba por allí, por esta estación para ir a Quilmes, a la Cervecería, y vi unos dragones con una cola enrulada. Me detuve. La gente pasaba apurada para ir al trabajo. No tenía lápiz ni papel pero lo miré bien al dragón. Miré cómo venía el dragón y la cola también. Y la gente seguía pasando sin cesar y se debían preguntar qué le pasa a este tipo que mira la pared. Y le dije al dragón: "A vos te voy a hacer viajar en camión". Y así fue. Y ustedes saben la roncha que hizo el camión. Pero lo importante no es copiar. Es saber darle algo propio. Uno tiene que arrancar de algo y luego meterle." Le cité la frase de Picas-

"En la calle mi vista se dirigía a lo que la atraía. En el Teatro Cervantes hay unas cabezas de dragones como las que hacemos acá. Alguno sacó algo de allí. En los dibujos de frentes antiguos usted ve ornamentos que los ve acá, ya vienen de siglos"

Carlos Carboni

Con esta chata y mis nenas, a mi no me hablen de penas



El filete porteño según Carlos Carboni

El filete nació con el coche, es lo primero que se conoce fileteado. El coche de caballos tenía fileteadas las ruedas y las cajas llevaban un filetito en bermellón. Las ruedas en los rayos tenían un filete ancho de unos 4 mm. de espesor y poco más al lado otros más finitos. Eran dignos de mirar. No existían los cromados. Los automóviles, los primeros todos venían con un filete. No existían tantas varillas de cromados ni las líneas de hoy. Los primeros autos que tenía el Automóvil Club, parecían carros. Hierro fraguado a mano, las ruedas con rayos como los carros. Fui a filetear un automóvil y el pintor me pidió que lo hiciera como antiguamente.

Los barnizaban en cuartos cerrados, en invierno, con una temperatura de unos 30° mas o menos. Se prendían estufas para lograr esos 30° así había temperatura de verano, para que el barniz estuviese blando y no hubiera que adelgazarlo. Con focos de luz para ver el polvo, eso cuando hubo corriente eléctrica, pues antes se arreglaban con lámparas. Humedecían la blusa para que cualquier pelusa que pudiera haber no volara.*

Había una delicadeza muy superior a la de las máquinas pintadoras de hoy. El que llegaba a ser un maestro pintador de coches y llegaba a terminar un barnizado y fileteado, era mucho para la época. Todo era exacto y a mano. Valía la habilidad del hombre para trabajar. Todos tenemos que tener algo de conocimiento de dibujo, en el ornato. El dibujo lineal aquí no corre, es dibujo de ornato.

De un papel que encontré en el suelo saqué un dragón con senos y al camionero que se lo hice no le gustó. Tuve que borrárselo y disimularlo, decía que se le iba a reír la gente. Ya ve que uno trata con gente que no entiende nada de nada. Está aquí el dibujo (encontrado en el suelo). Hay ornatos aquí que seguro que el que los hizo no existe y no debe haber quien los haga ya. Mire lo que hay aquí, la hidra con senos de mujer. La cabeza es la de la Virgen de Luján. Hay flores de todas clases, cabezas distintas, mucha variedad. Frutas, pájaros, hay de todo aquí, hay naturaleza, el que ha hecho esto, trabajó mucho. Yo quise salir de ver la misma cabeza de dragón más grande o más chica, con vuelta más, vuelta menos, debe haber más de 500 carros aquí en Buenos Aires que tienen la misma cabeza de distinto color o más larga pero todas se parecen... Un amigo que hacía vitraux me regaló de esas cosas, láminas que él utilizaba. Y me dije 'Bueno, voy a hacer de esto combinado, pues seguro que de esto no hay otro en Buenos Aires'."

*Años después Brunetti confirmó lo relatado por Carlos Carboni y agregó:

"A veces, al salir de los cuartos calefaccionados y cerrados, los hombres, al entrar en contacto con un aire puro se desmayaban.".

so "Todos tenemos padre". El comentó en seguida "¡Está bien lo que dice ese Picasso!".

No deseábamos detener su torrente de palabras. Esperábamos retener todo lo que él decía. Había hablado del finado Venturo, sin explicarnos quién era. Pero como ya disponíamos de cierta experiencia sabíamos que se trataba de Miguel Venturo. No se detuvo a hablar sobre este hombre pero lo poco que nos había comentado coincidía con las apreciaciones de León y de los hermanos Brunetti. El fileteador desaparecido era un hombre cuyos consejos y juicios eran escuchados. ¿Cómo encontrar a la familia Venturo?

Entre las láminas que nos mostró había una con unas hidras aerodinámicas, con los senos desnudos. ¿De dónde habría sacado el hombre esta lámina?. "Una vez estas hidras, así se llaman ¿no? las puse en la puerta de un camión. Y el camionero se me quejó : 'Por favor sáqueme eso de aquí si no mi mujer me va a tirar la bronca.' ¿Se dan cuenta la malicia? En el arte no hay que ver las cosas con malicia. El arte... ¡el arte se mira con otros ojos!".

Nos comentó sobre el origen de los ornamentos de la puertas de los camiones. "Sucede que salió una ordenanza municipal que aplicaba impuestos a los letreros que sobrepasaban cierta medida. ¿Se dan cuenta?, siempre fue así. No saben de dónde sacar guita. A Miguelito -(y allí volvía el nombre del fileteador desaparecido que tanta influencia había tenido en el medio)- se le ocurrió escribir el letrero dentro de las medidas libres de impuesto, el nombre del dueño del camión y la dirección de su empresa. Y como quedaba muy chico, lo completaba con ornatos, y así nació el diseño del filete de las puertas de los camiones. Uno dice ¡Qué bien que queda! Pero sobre todo es para no pagar impuestos."

Lo difícil era cortar la conversación, porque Carboni no paraba de hablar. Para mi mujer, que se relaciona con la gente por los afectos, la aparición de Carlos Carboni fue encontrar una razón más para defender el filete. Para mí fue encontrar otro rostro del filete, un rostro que completaba el panorama iniciado por León y los hermanos Brunetti. Tan diferentes en su personalidad y en el estilo de sus trabajos.

Y mientras nos alejábamos veíamos las cosas con otros ojos. Carlos Carboni iluminaba la ciudad de Buenos Aires. Mirábamos todos los colectivos rutilantes de colores que pasaban. Quizás él, un domingo por la mañana, los había retocado en la vereda de la calle Ballivian, para que un chofer no perdiera su puesto. Todos lo colectivos que cruzábamos cantaban la gloria al filete y en particular la gloria a Carlos Carboni, el fileteador de Villa Urquiza.

PUERTAS DE CAMION FILETEADAS POR LEON UNTROIB

6

Carlos Carboni en La Lucchese. Antoñito el Rubio. Segundo camión de este hombre.

El otoño empezaba a hacerse sentir. El sol ya no era tan caliente como en febrero. Cuando nuestras tareas nos lo permitían salíamos en busca de nuevas pistas. Si en el Dorrego un camionero nos hablaba de un camión o una carrocería, para allí corríamos nosotros. Fue Sergio Barbieri quien fotografió una caja en la Av. Perito Moreno. Es un barrio detrás de Flores, un barrio donde se volcaba y se quemaba la basura de la ciudad. Por ello se lo conocía también como la "Quema". Era un barrio de olores y humaredas. Hasta allí nos acercamos, para admirar, en un negocio de coches usados, una caja de camión nueva, realizada en la Carrocería Carassai y fileteada por León. ¿Qué hacía esa caja allí? Quizás al camionero que la había encargado no le fue bien. Quizás era el dueño de este negocio de coches usados que la había encargado. Lo más notable de esta caja, eran dos sirenas laterales, logradas con pocos trazos y ¡con qué gracia!

Conocíamos todos los carros y todos los camiones de la ciudad. Sabíamos distinguir los estilos de cada carrocería y de cada fileteador. Existían camiones que vimos una sola vez y luego se los tragaba la ciudad. Por ejemplo aquél que tenía dos paneles de Andrés Vogliotti con ornatos, flores y dos pájaros. También desapareció un camión fileteado por León, un caballo blanco, sobre fondo negro y unos ornatos de colores verde oscuro, sobre la puerta.

En cambio un camión con un caballo en la puerta nos acompañaba en todas nuestras andanzas, pasaba frente a nosotros cuando recorríamos San Martín, barrio de pequeños chalets y pequeñas industrias. Cruzaba Florida cuando íbamos hacia la galería. Nos seguía en Caballito, Flores y San Fernando. Curioso camión playo con un caballo con ojos humanos en la puerta. Los camiones quedaban registrados en nuestra memoria porque eran identificables.

Hubo un camión deslumbrante que logramos fotografiar en el Dorrego. Su aparición fue fruto de un sortilegio. Su desaparición también. Era de fondo verde con ornatos rojos y ocres. Los recortes de las maderas del frente eran características de una carrocería que aún no habíamos visitado, La Lucchese. En la parte más

CARLOS CARBONI
PANEL FRENTE DE CAJA

LEO BALDOCCHIO

alta de la caja llevaba un letrero que rezaba "Llegó Antoñito el Rubio". En la parte trasera del camión se podían leer una A y una R. Sobre la puerta del camión estaba inscripto en gótica el nombre del propietario: Antonio Rainone.

Si este camión llamaba la atención por su fastuosidad hubo otros que enternecían por su pobreza. Recordaremos siempre aquel injerto rarísimo, medio camión, con techo de colectivo adherido, una lona que completaba a su manera el techo. El hombre era tan, tan pobre que ni pudo pagarse un fileteador. Pero asimismo, con elementos sencillos, estrellas, rayas y dos colores, azul y amarillo cantaba loas a su club favorito: Boca.

Cuando conocimos a Carboni este nos pidió que fuésemos a verle, en la carrocería La Lucchese, detrás del cementerio de San Martín. La carrocería era un edificio tipo galpón, con columnas de hormigón armado. En la planta baja estaban los talleres, en la parte alta las viviendas de los dueños. Allí encontramos a don Carlos afeitado y pulcro. El fileteador, era evidente, no deseaba este día conversar, pero así y todo nos comunicó que algún día "nos teníamos que encontrar para charlar, porque hay mucho para hablar sobre el filete y van a encontrar muchos que dan cátedra pero que conozcan la cosa como yo, deben ser pocos".

En la parte del frente de la carrocería, había dos camiones en ejecución. El trabajo que estaba realizando Carboni era magnífico. Un camión con un león en el centro y luego ornatos y dos pajaritos gorditos como solía pintar este fileteador. Para nosotros, uno de los elementos para identificar los diferentes fileteadores fueron justamente sus pájaros. Los pajaritos de los Brunetti tenían alas extendidas y cola que acompañaba el ornato. El pajarito de Andrés Vogliotti era de alas abiertas y parecía aletear nerviosamente. Eso sí, era imposible definir de qué especies se trataba. Eran inventos de los fileteadores, un pájaro cambiante de color según ornatos y filetes, especie endémica de carros y camiones, sus huevos son el escudo de Buenos Aires y su canto el canto de esta ciudad.

JUANCITO

Don Carlos nos presentó a Leo Baldocchi, que era uno de los dueños de la carrocería y oficiaba en las tareas de herrero, pintor "de liso" (término de las carrocerías) y barnizado de la pintura. Era un italiano hecho con un solo pedazo de piedra. Tenía una idea clara de la función que desempeñaba en la Tierra: defender a su familia, ganar dinero e ir para adelante. Todo lo que no estaba en ese camino, él lo escuchaba como lluvia que cae. Cuando les expusimos nuestro proyecto, realizar una muestra sobre los fileteadores, Leo nos miró y en su mirada pudimos leer ¿"*E io qué gano en esto*"?. La posible publicidad que podría recaer sobre su empresa, para ellos, resultaría un lujo innecesario.

Carboni seguía con su trabajo. Visiblemente no quería me-

terse. Traté entonces de ofrecer algo. ¿Qué podía ofrecer yo? Quizás copias de nuestras fotos. Del fondo se fue acercando Enrique Baldocchi, otro italiano de piedra, desconfiado:"*Ma la foto, ¿cuanto vai salir, la foto?*". Cuando les dije que les regalaría las fotos, entendieron menos. Es inmoral, parecían pensar, despreciar el beneficio. A pesar del retrato que hago de estos hombres empeñados en su trabajo, debo confesar que me gustaron. He conocido en mi infancia, campesinos aferrados a la realidad de su trabajo y no obstante, detrás de su frente impasible había seres humanos solidarios.

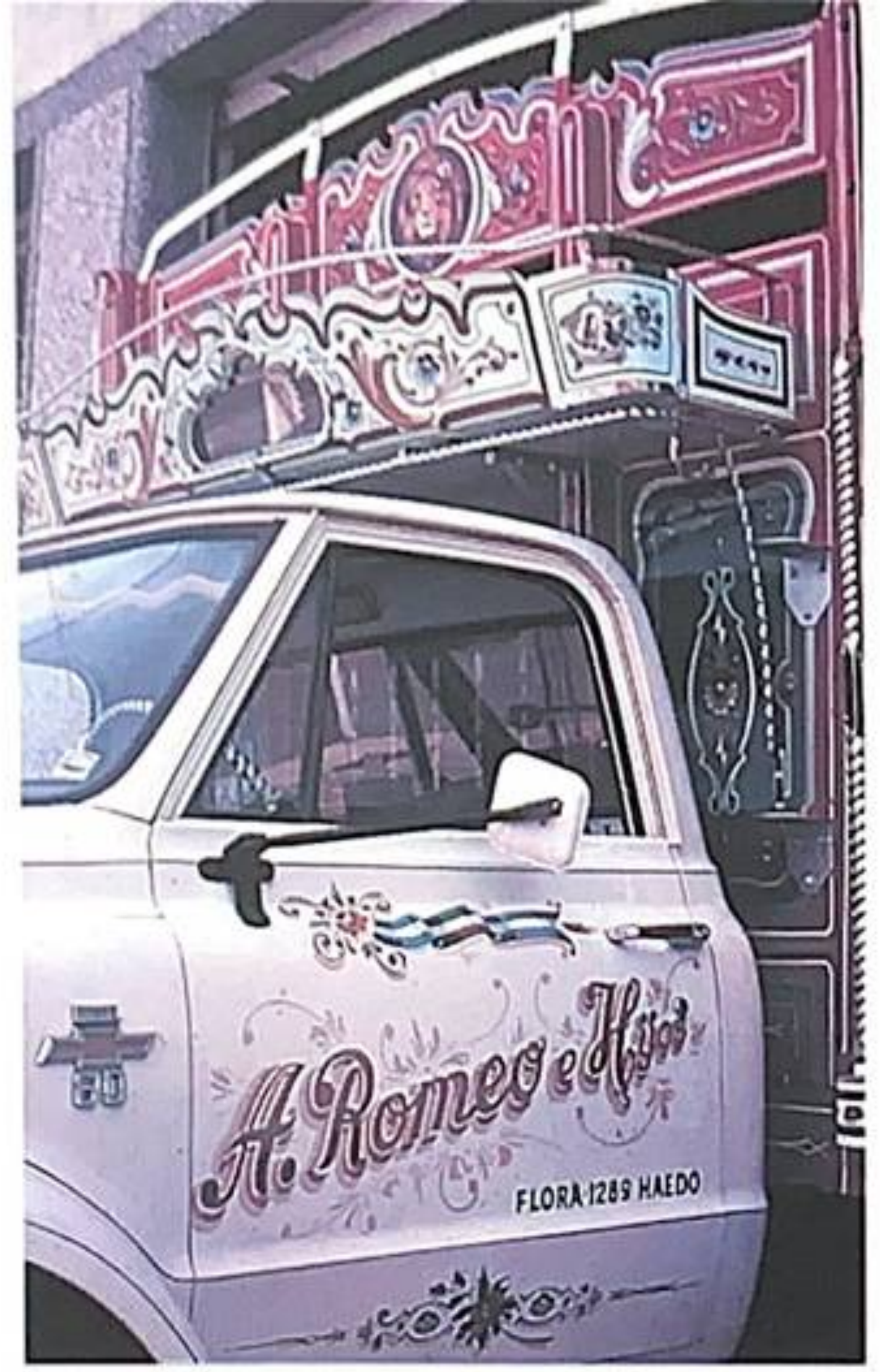
Mi mujer se internó en la carrocería para admirar el trabajo de Enrique, el cual oficiaba de carpintero, además de ser propietario de la empresa con su hermano. Enrique no era un carpintero cualquiera. La carrocería de la Luchese era conocida por ciertos cortes en la madera. La madera que usaban era lapacho, una madera particularmente dura pero que don Enrique pulía como si fuese cedro. El camión, sin pintura era un verdadero mueble. Mi mujer hizo algunos elogios a este hombre, pero él, no se dejaba ir así no más a la emoción. Estaba contento de que admiráramos su trabajo, pero un bichito, tras su oreja le soplaba "No cedas a estos elogios. Detrás puede haber una trampa".

La Carrocería La Lucchese se distinguía por el empleo de materiales sólidos. Es de creer que el precio era diferente. Por ello, en algunos camiones de La Lucchese, en la parte más alta de la caja, en el interior, podía leerse el siguiente letrero: "Solo para entendidos". Este letrero tenía un significado para la gente del medio. Se podía traducir como: "Bajo la pintura de este camión hay madera de lapacho".

También, ese día, nos presentaron a Juancito, hijo de Leo, un joven apuesto, con cara limpia, transparente. Cumplía varias funciones. Sobre todo treparse al camión para armarlo. Estos eran los integrantes de la empresa: dos hermanos y un hijo. Nada de empleados.

ENRIQUE BALDOCCHIO

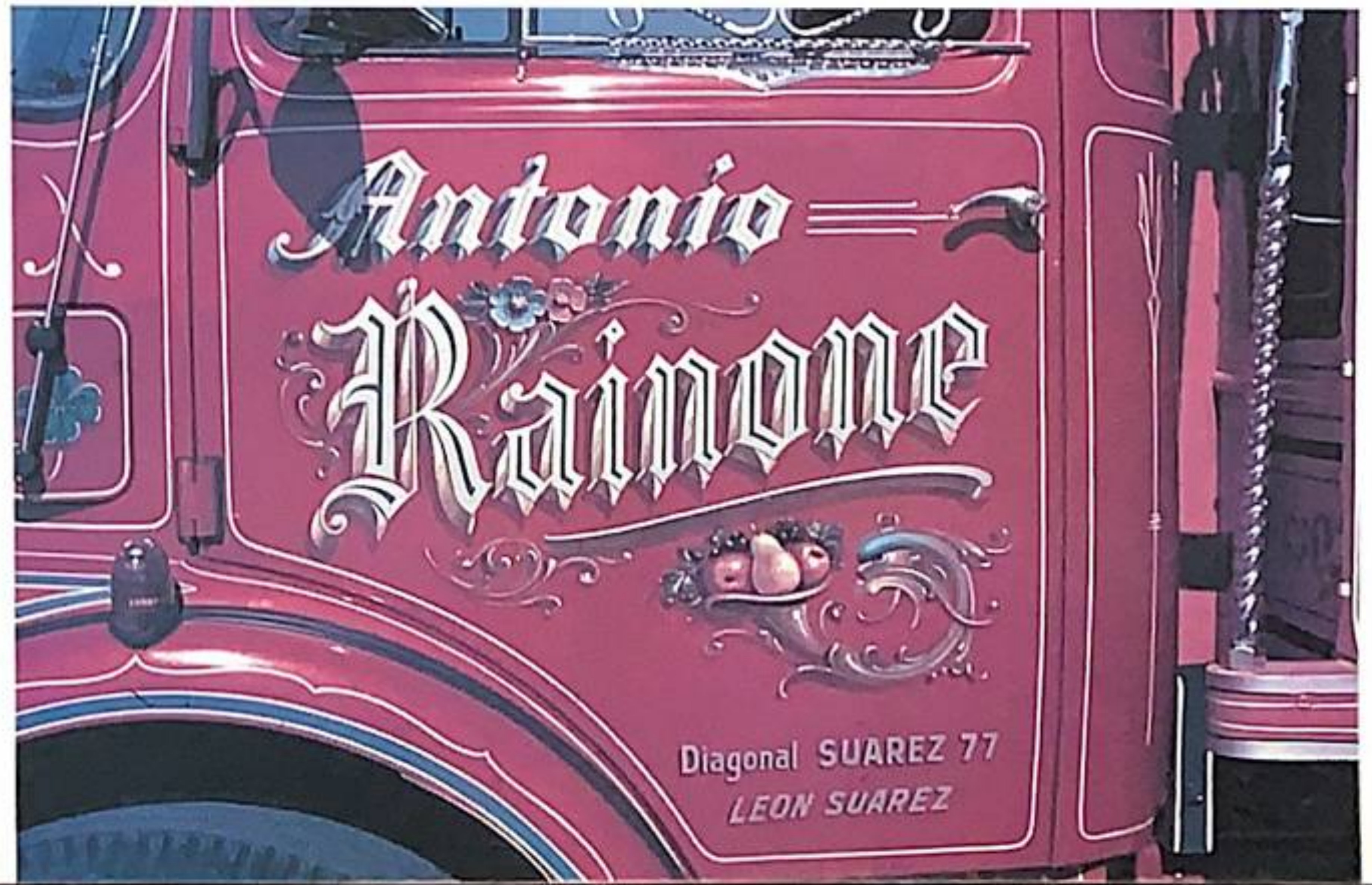
Afortunadamente, las fotos que saqué a los tres personajes de La Lucchese salieron lo suficientemente bien como para que se las entregáramos. Pero este obsequio no los derritió en lo más mínimo. Eran así, de piedra y de piedra había que aceptarlos. Numerosas veces fuimos a San Martín para admirar los trabajos de Carboni. Vimos salir de esta carrocería un camión que llevaba dos tigres laterales con el título de "El Tigre de Villa Martelli". Carboni nos contó que había terminado hacía poco un camión con dos leones laterales el cual llevaba como título "El león de José León Suarez". El fileteador estaba muy divertido con esta nueva moda de las fieras. Según él, los dos camiones debían en-



"Si uno cambia y hace se distingue. Yo pensé que si hago esto, por más que camine todo Buenos Aires, no hay otro. Yo no pongo la firma, ningún trabajo mío está firmado en la calle. Yo pongo el nombre de la carrocería y dicen 'esto lo hizo Carboni'."

Carlos Carboni

CAMION DE ANTONITO EL RUBIO



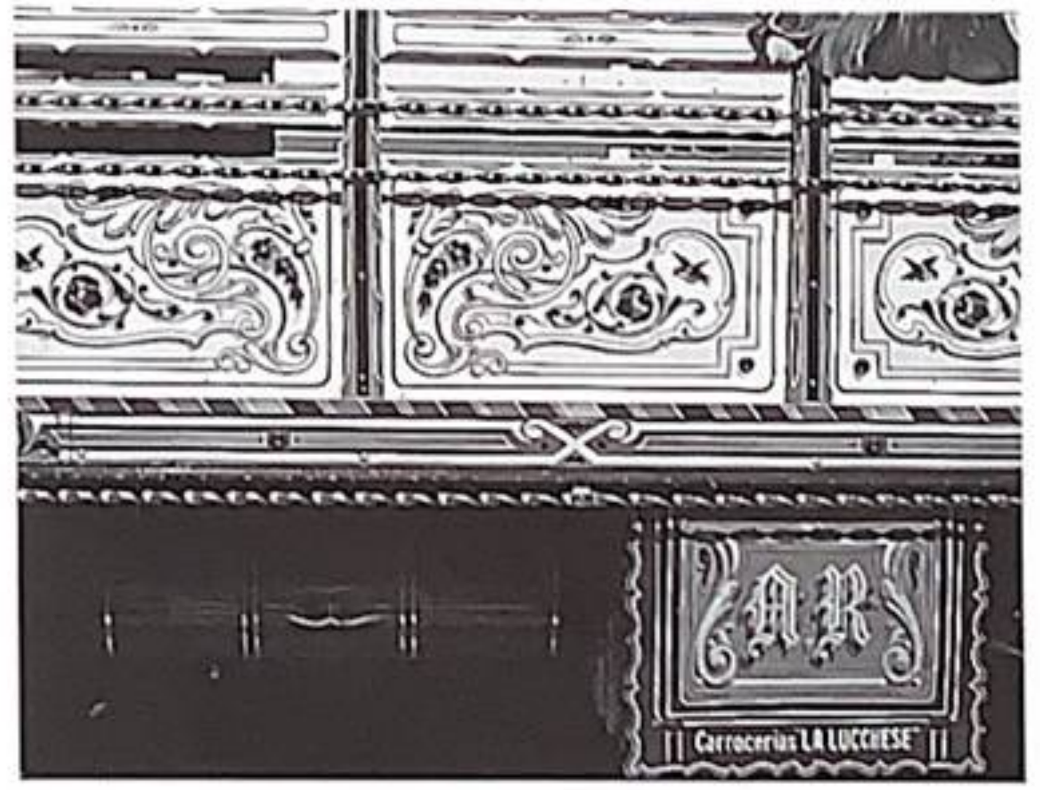
contrarse en el Mercado de Abasto y debían "agarrarse a arañazos".

Nuestra presencia debía ser continua en todas las carrocerías. La frecuentación crea lazos de amistad. De tanto ir a La Lucchese, un día Leo Baldocchi se dejó ir en pequeñas confesiones, y con su castellano medio italiano nos contó que el dueño del camión con dos leones laterales, era muy exigente y se fijaba en todos los detalles. Era un hombre que estaba en el negocio de las verduras. Un potentado según Leo. "Imagine, tiene un Chevy, una casa, todo..." Y un sábado se vino a la carrocería para ver el camión. Y se trajo a la mujer y a la hija para que dieran el visto bueno. A la mujer le gustó el camión. A la hija también pero le gustó más Juancito. Con la ocasión de la entrega del camión, hubo varias visitas y el Juancito de San Martín se metió de novio con la beldad de José León Suarez. Y como para corroborar lo dicho agregó Leo: "Al lado de la estación, viven, al lado".

Cuando Carboni hablaba de este camión no cesaba de describirlo en todos los detalles. Era el camión más celebrado y precedido de un perfume de amoríos. Un día que andaba por José León Suarez, bajé del colectivo y fui en busca de la verdulería del futuro suegro de Juancito. Recorrí sin éxito varias calles, en torno de la estación, cuando de pronto descubrí el camión estacionado a dos cuadras de distancia. Estaba caminando hacia esta dirección cuando vi al camión irse. Llegué a la verdulería y una mujer me informó que su marido se acababa de ir al Abasto. Mi voz, la presencia de un extraño con aparato fotográfico, despertaban curiosidad en el barrio. Una puerta se abrió y apareció la hija del verdulero, una belleza rubia, bien plantada y de rostro agradable. Juancito no tenía mal gusto.

Volví caminando hacia la avenida para tomar el colectivo que me dejaría en casa, cuando de pronto pasó a cien metros el camión con los dos leones al costado. Era una verdadera joya color caramelo. Se destacaba sobre las casitas grises y sin gracia del barrio. Pero ni co-

rriendo podía yo alcanzarlo. Decidí abandonar mi búsqueda cuando por milagro la barrera del tren empezó a bajar, dejando oir su campanilleo tan característico. Apuré el tranco y logré llegar al hombre que lo conducía. Me abrió la puerta. Subí. Me presenté y le dije que deseaba fotgrafiar el camión. Su respuesta fue lacónica "No tengo tiempo". Le comenté que necesitaría sólo tres minutos. No hizo ningún comentario. Como iba para el lado de San Isidro seguí con el. No sé si mi presencia le causaba estorbo o alegría. El hombre era otro ser de piedra. Se las sabía todas, las tretas, los engaños, las matufias. A él, no se le engañaba.



Le dije que me dejara en una explanada cerca de la Panamericana. Al bajar, como si él estuviese de acuerdo en dejarme fotografiar el camión, agregué:"Un ratito y sigue viaje". Orientó el camión hacia el sol. Empecé a fotografiar esa hermosura. A decir verdad no tuve tiempo de admirar esta obra maestra porque temía que en cualquier instante el hombre pusiera en marcha el camión y se fuese. Veía pájaros, flores y leones. La cuestión era fotografiar, fotografiar. Cuando llegué al frente pude leer "Llegó Antoñito El Rubio". El hombre me miraba trabajar desde la ventanilla de la cabina. Cuando terminé de fotografiar lo felicité por el camión "Es el más lindo de la ciudad". Mentía un poco, y un poco decía la verdad. Pero el hombre, bajo su máscara de piedra, resplandecía. Y cuando le pregunté "¿Así que usted es Antoñito el Rubio?"- puso cara de modestia pero estuvo contento de que un ser extraterrestre con cámara fotográfica conociera su nombradía. Hizo un simil de sonrisa y se fue. Pero él no había logrado engañarme. Hace de ello 20 años o más y si vive, Antonio Rainone debe aún decir en rueda de amigos "Mi camión fue el más lindo de la ciudad". ¿La prueba? Lo dijo un fotógrafo.

Juancito y la hija de Antoñito el Rubio se casaron y dieron la vuelta a la Argentina con el camión con los dos leones. En ninguna cartelera cultural figuró esta muestra ambulante y gratis. Había que ablandar el camión.

CARLOS CARBONI. FRAGMENTO

7

Las primeras tablas. Aquella de Andrés Vogliotti. Carlos Carboni entrega una tabla, otra de los hermanos Brunetti encontrada en Erdocia.

CECILIO PASCARELLA

El tiempo estaba más fresco. Los árboles estaban perdiendo sus hojas. Cada semana dábamos una vuelta por las carrocerías y llamábamos a los fileteadores conocidos. Siempre aprendíamos algo sobre la técnica, la historia de este arte o sobre el paradero de algún fileteador. Habíamos dejado de lado nuestro discurso-cantinela porque no parecía muy eficaz. A pesar de nuestra perseverancia no disponíamos de ninguna tabla. Y lo peor es que no se divisaba ninguna en el horizonte. ¿Cómo hacer una muestra en esas circunstancias?

Algo nos decía que la gente del medio nos estaba estudiando y era necesario dejar pasar el tiempo. Alfredo Brunetti había tenido la sinceridad de decirnos que nuestra aparición en el medio de las carrocerías había llamado la atención. Llamar la atención era una forma amable para decirnos que resultábamos "harto sospechosos". No había más remedio que seguir actuando como si no nos percatáramos de esta desconfianza.

Por los hermanos Brunetti supimos que el hijo de Cecilio Pascarella era médico y que tenía el consultorio o vivía en la calle Las Heras de la Capital. Miramos en la guía de teléfonos y encontramos un Cecilio Pascarella que vivía en la calle Cabello y por la numeración, uno podía deducir que esta dirección era a pocos metros de Las Heras. Conseguí así dar con Cecilio Pascarella, hijo de Cecilio Pascarella, fileteador.

Era un hombre apuesto y simpático. Cuando le conté de nuestro proyecto se mostró a la vez sorprendido y emocionado. Tenía una perspectiva universitaria del mundo del filete. Para él, resultaba obvio y justo tributar un homenaje a los fileteadores. También le resultaba evidente que lo hubiésemos buscado porque su padre era uno de los iniciadores de este arte. Aquél que había aportado innovaciones que hicieron escuela

CUADRO AL OLEO PINTADO POR CECILIO PASCARELLA

ANDRES VOGLIOTTI

y persistían, como el uso del barniz llamado "japan" para crear sombras transparentes y cierto tipo de gráfica para las letras, ideas éstas que fueron adoptadas por todos. Nos mostró fotos de su padre y un cuadro pintado por él.

Le pedí que me dejara llevar la foto de su padre y el cuadro a casa para sacarle fotos. El hombre se encontraba ante un dilema: "No es necesario decirle que estas cosas tienen mucho valor para mí.". Pero accedió a prestarnos el material.

Cuando contamos a los hermanos Brunetti que habíamos estado con el hijo de Cecilio Pascarella y que nos había facilitado el material, pasamos a ser, de pronto, la vía de comunicación entre unos y otros. ¿Cuántos años hacía que los Brunetti no tenían noticias de los Pascarella? Pero algo ligaba a las dos familias. Se notaba en las preguntas que nos formulaban: "¿Cómo está el hijo? ¿Le dijeron que nos vieron? ¿Así que les prestó el material? ¿Qué edad debe tener el hijo? ¿Cuántos hijos tiene?". Cuando hablamos de ello con Carlos Carboni lo tomó de manera diferente: la historia del filete era su pasión. Inmediatamente se puso a hablar de los méritos del fileteador desaparecido.

Sentíamos que este tejido de relaciones de un momento a otro iba a dar un resultado positivo. Pero los días pasaban sin noticias. A veces nos impacientábamos pero lo ocultábamos de la mejor manera. Cierta vez descubrimos en La Lucchese, una tabla fileteada por Andrés Vogliotti que usaban como andamio. Era una tabla blanca con ornatos simétricos y con dos pajaritos con las alas desplegadas. Estaba manchada con pintura roja pero a pesar de ello nos parecía un trabajo valioso. Vacilábamos entre pedirla o no pedirla. Quizás si la pedíamos echábamos por el suelo nuestra prudente aproximación. Resolvimos hacerlo. Los hermanos Baldocchi no querían entregarla por temor a desmerecer el prestigio de la carrocería. Tratamos de demostrarles que era un lindo filete de Andrés "*El filete é lindo ma sta sucia*"-nos decía Leo en su castellano chapurreado. Les ofrecimos pagarles lo que nos pidieran. Hablar de dinero con ellos era entrar en el fundamento del tema. Se pusieron serios. Se miraron entre ellos. Observaron la tabla. Parecía que estaban sopesando el precio de la tabla. Leo la levantó. Miró a su hermano y por fin nos dijo "Llévenla". Cómo se engaña uno sobre la gente. Los hombres de piedra se habían mostrado generosos: fueron ellos los primeros en ayudarnos.

TABLA FILETEADA POR ANDRES VOGLIOTTI, HALLADA EN LA LUCCHESE

El hecho de tener ya una tabla en casa era como haber puesto la piedra fundamental de un edificio. Como la tabla era de Andrés (así se lo llamaba en el gremio) nos pareció atinado ponernos en contacto con este fileteador. No tenía teléfono, de modo que le enviamos una carta. A los pocos días se comunicó con nosotros. Nos citamos un sábado por la mañana en su casa.

Fue uno de esos maravillosos días fríos de sol de Buenos Aires. La ciudad conocía los últimos estremecimientos de la semana. Muchos hangares y negocios ya estaban cerrados.

Unos chicos jugaban al fútbol.

La puerta estaba abierta. Tocamos el timbre y salió una joven de unos 17 años, la cabeza engalanada de ruleros, preparándose para un encuentro. Al poco rato salió Andrés. Era un hombre amable, reservado y de comunicación difícil. Si con León teníamos la pintura para conversar, con Carboni la pasión por el filete y con los hermanos Brunetti su gentileza, con Andrés nos encontramos desarmados. Nos preparábamos a hacer un discurso para explicar nuestros proyectos pero el hombre fue más directo: "¿Me trajeron una tabla?". Habíamos llevado una tabla recortada pero la habíamos dejado en el coche por temor a parecer demasiado osados. Le entregamos la tabla y concluyó nuestra entrevista.

TABLA DONADA POR LA CARROCERIA ERDOCIA. FILETE DE LOS HERMANOS BRUNETTI

Así, poco a poco, nos transformamos en el correo del medio. "¿Cómo está Andrés? ¿Dónde trabaja? ¿Lo vieron a León? Hace añares que no se nada de los Brunetti. ¿Y Carboni siempre hablando? ¿Así que lo vieron al hijo de Pascarella?". Este lazo de unión, que resultaba de nuestras idas y venidas, pasó a ser una fuente de alegría para todos. Con la tabla de Vogliotti en casa podíamos demostrar que nuestro interés no había decrecido. Entonces nos preguntaban cómo era la tabla. Querían saber si era un pescante de carro o un costado de camión. Cuando les dijimos que era un panel de un costado de camión algunos creyeron recordar este camión blanco de La Lucchese. Hasta podían decir quién era el dueño y dónde tenía la verdulería. Los había que sabían que este camión había sido chocado. Otros que había volcado en la curva de la General Paz y Panamericana.

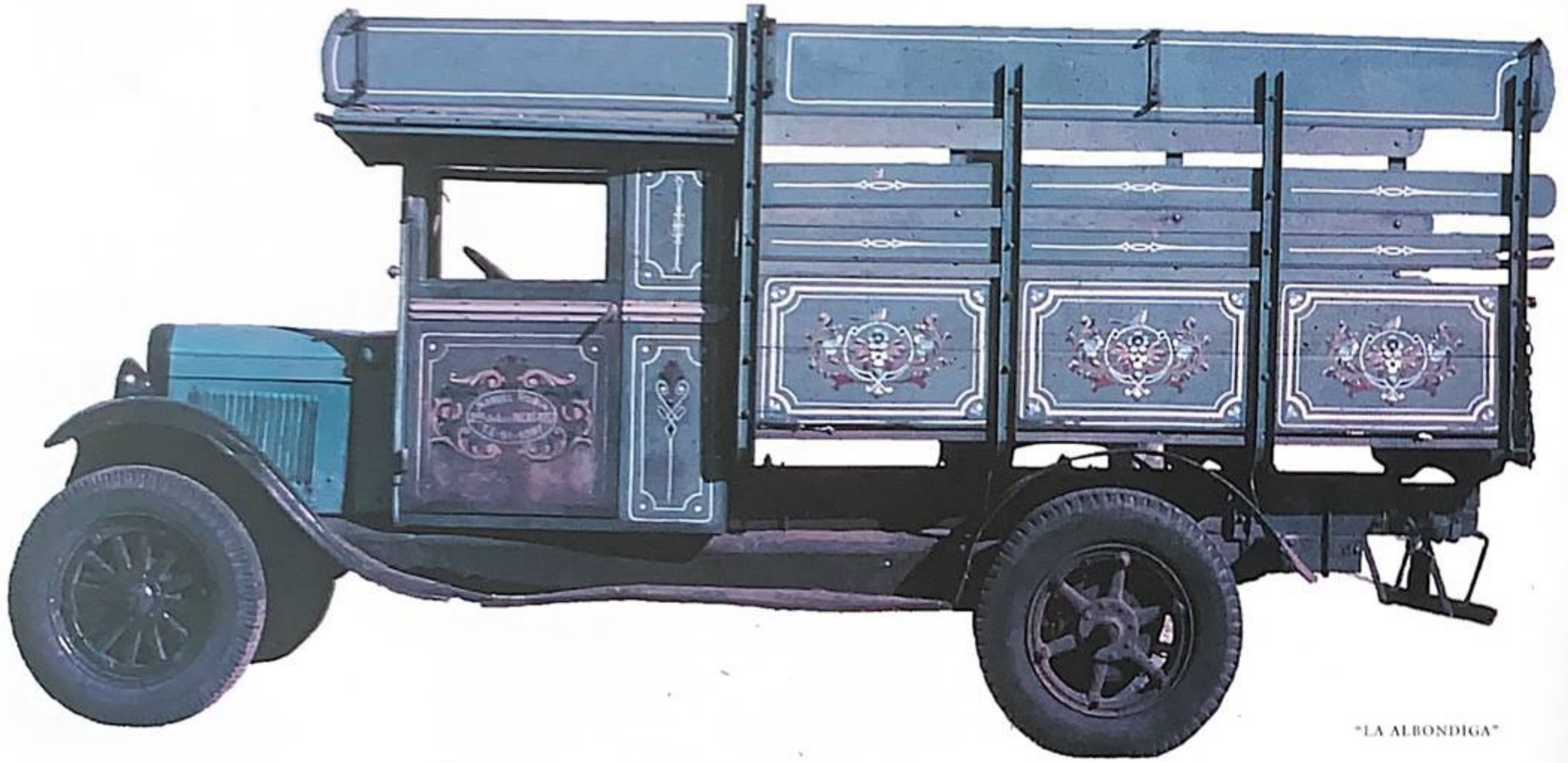
En los fondos de la carrocería Erdocia, bajo la lluvia y el sol, encontramos otra tabla, color borravino, fileteada por los hermanos Brunetti. Alentados por nuestro éxito con la tabla blanca de Andrés nos animamos a pedirla. Los Erdocia nos miraron con cierta extrañeza, como si no estuviésemos nosotros en nuestro sano juicio. ¡Qué idea de llevarse ese pedazo de madera, viejo, roto y sucio! Ofrecimos pagarles, pero los dos hermanos se rieron: "¿Pagarnos por eso? Pero cómo les vamos a cobrar por eso". Por fin logramos que nos la regalaran.

HERRAMIENTAS DE E. Y A. BRUNETTI HEREDADAS DEL PADRE

El vecino vendedor de cosas viejas que se daba aires de anticuario miró nuestra adquisición y por su mirada de conmiseración vimos que ponía en duda nuestra perspicacia. En su negocio, esta tabla, ¿podría encontrar un cliente? Jamás. Ese día se planteó una discusión acerca de lo que era bello. ¿Por qué algo es solicitado y algo es descartado? Tratamos de explicar a nuestros amigos que la gente está condicionada por los ejemplos, por la información. Es bello aquello que lleva el sello de bello. Entonces Osvaldo Erdocia nos confesó "¡Si supieran la de tablas y tablas que tiramos!".

Sea como fuere ya disponíamos de dos tablas. Nuestros amigos seguían indiferentes ante estos hallazgos. Al existir dos tablas, por lo menos se podían hacer comparaciones. Y la comparación es un primer paso, un primerísimo paso hacia la valoración.

Entonces nos preguntaban cómo era la tabla. Querían saber si era un pescante de carro o un costado de camión. Cuando les dijimos que era un panel de un costado de camión algunos creyeron recordar este camión blanco de La Lucchese. Hasta podían decir quién era el dueño y dónde tenía la verdulería.



"LA ALBONDIGA"

El cansancio de andar lejos sólo lo cura el regreso

"...Dos caballos en el centro, y qué caballos, ornatos y flores, filetes y dragones. Un baile de espirales magníficas"

El destino baraja y nosotros jugamos

HERMANOS BRUNETTI PESCANTE

Siempre tratando de hallar nuevas pistas, una tarde entramos en un gran terreno de Villa Luro, sobre Rivadavia. Un portón de hierro oxidado estaba semiabierto. Sabíamos que allí había existido una carrocería. Quedaba de lo que había sido un galpón sólo un piso de cemento bastante irregular. Una señora salió de un tinglado techado precariamente que tenía pretensiones de oficina. Le explicamos que estábamos buscando tablas fileteadas. La señora nos informó que ya hacía mucho tiempo que se había dejado de trabajar en esa carrocería. Insistimos. Quizás en algún rincón quedaba una tabla que nos podía interesar. "La semana pasada quemé todo. Era un basural. Estaban todas podridas." Por el tamaño del terreno ésta debía haber sido una gran carrocería. Si hubiésemos llegado la semana anterior quién sabe si hubiéramos podido rescatar algo. Mientras nos lamentábamos por lo sucedido, quizás en otros galpones de Buenos Aires se estaban quemando otras tablas.

Las semanas pasaban. Los meses también. Habíamos entregado a los diferentes fileteadores tablas recortadas y chanfleadas, y *hardboards* para que realizaran un filete. A cada uno habíamos dado una indicación precisa de lo que deseábamos. Una puerta de camión, un pescante de carro o el frente de una sobrecabina. Pero ningún fileteador nos había llamado para decirnos que el trabajo estaba listo. Peor, nadie nos había informado, siquiera, que había empezado el trabajo. No quedaba más remedio que la espera. Cierto día, en La Lucchese, mientras sacábamos fotos de un camión de Carlos Carboni, éste nos dijo "Ya empecé la tabla. Viene con dos caballos en el medio, luego dragones y flores. Ya la tengo marcada y ya fileteé algunas bandas". De todos modos no quiso ilusionarnos demasiado "Lo que pasa es que sólo tengo el sábado y el domingo"-. Y esto, siempre y cuando no le cayera un colectivero para que le retoque el colectivo. Supusimos que antes de un mes no tendríamos noticias de esa tabla.

Pocos días después nos habló Carboni. Su vozarrón y su manera de hablar tan peculiar, volviendo sobre las frases, repitiendo palabras, ya nos era familiar e inconfundible. Era el primer llamado por teléfono de un fileteador. "Le hablo para decirle que su tabla, la blanca, ¿se acuerda?, ésta que me dejó, la blanca, está lista y puede pasar a retirarla porque está lista". Cuando le dije que pensábamos ir a La Lucchese al día siguiente, él ofreció acercarnos la tabla.

Como mi mujer necesitaba el coche, me fui en colectivo, con mi bolso y la cámara fotográfica, los objetivos y el fotómetro, por si acaso. Al llegar a La Lucchese, Carlos Carboni dejó de trabajar, se fue a un rincón y me trajo la tabla envuelta en un papel de diario. Cuan-

Me lo regaló papá

do sacó el papel quedé con la boca abierta: dos caballos en el centro, y qué caballos, ornatos y flores, filetes y dragones. Un baile de espirales magníficas. Una obra realizada con maestría. No disimulé mi alegría ante el fileteador.

Don Carlos me preguntó si me parecía bien pagarle quinientos pesos por la tabla. Era baratísimo, de modo que le dije que no me parecía un precio justo. Le pagué cuatro veces más de lo que me pedía. Quizás no fue acertado, pero me pareció que era lo que debía hacer. A Carboni esto no lo dejó satisfecho, más bien aumentó su desconfianza hacia nosotros. Con una mirada tristísima me dijo: "Ustedes ganarán mucha plata con esto".

Llegué a casa. Mi mujer adivinó en mi sonrisa que llevaba un tesoro. Saqué el papel que envolvía la tabla y a su vez su mirada fue de asombro y satisfacción. Colgamos la tabla sobre una pared, entre nuestros cuadros. Lucía como una obra magnífica.

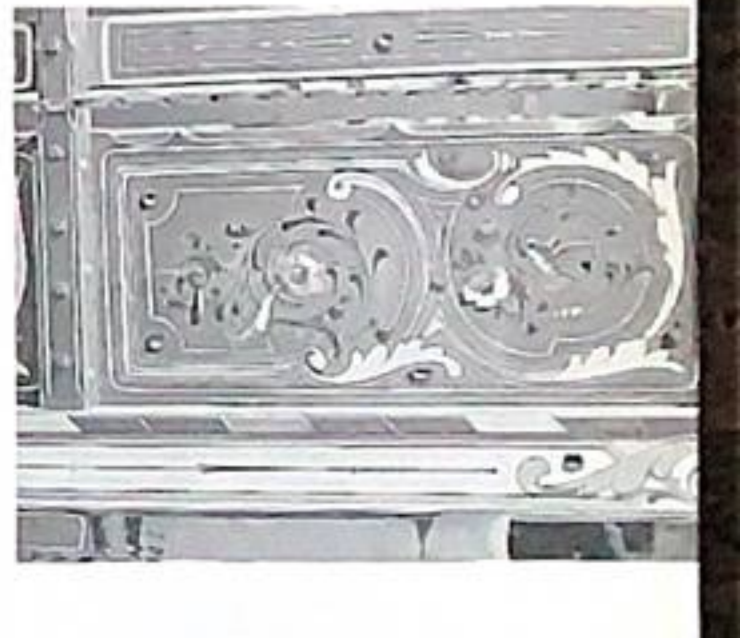
Mi mujer estaba emocionada porque ella sentía una gran ternura por Carlos Carboni. Sentía que el fileteador correspondía con su trabajo a su sentimiento. Pero no era posible dejar de considerar los temores de los fileteadores. Ya teníamos tres tablas. Pero ¿cuánto tiempo necesitaríamos para obtener un conjunto representativo de este arte? Comenté a mi mujer la mirada y las palabras de desconfianza de Carboni. Nos pareció que la mejor forma de disipar tales temores era donar estas obras (que por otra parte no teníamos aún) a un museo.

En los días siguientes, a medida que íbamos visitando carrocerías y fileteadores anunciábamos que en caso de realizar una muestra, no se vendería ninguna tabla y que éstas serían entregadas a un museo. Entonces sucedió el milagro. Sin que nadie nos comentara nada sobre este propósito sentimos que todos lo habían recibido con beneplácito. ¿Cómo sentimos llegar hacia nosotros un cambio en el ánimo de los fileteadores? El teléfono de casa no paraba de sonar. Si no era Andrés, era León y si no era Carboni eran los hermanos Brunetti. Se nos comunicaban nuevas direcciones "¿Lo vieron a Arce? ¿Encontraron a la hija de Venturo? Lo tienen que visitar a Pablo Crotti. Y también, de repente, nos informaban que podíamos retirar una tabla. Debíamos multiplicarnos. Estar en dos lugares al mismo tiempo. Cada vez que retirábamos un nuevo filete debíamos vérnoslas con los fileteadores: "¿Cuánto le debemos?". Las respuestas eran diferentes pero en todas había un gesto de generosidad. O bien nada, o bien: "Denme lo que quieran". Nosotros no queríamos parecer aprovechadores. Lo difícil ahora no era hacerles trabajar. Lo difícil era que aceptaran cobrar. Y así, sin transición pasaron de la desconfianza a la gratitud. Teníamos una familia a nuestro alrededor.

Mi mujer me hizo hacer una promesa "En caso de que donemos todo a un museo, la tabla blanca de Carboni se queda en casa".

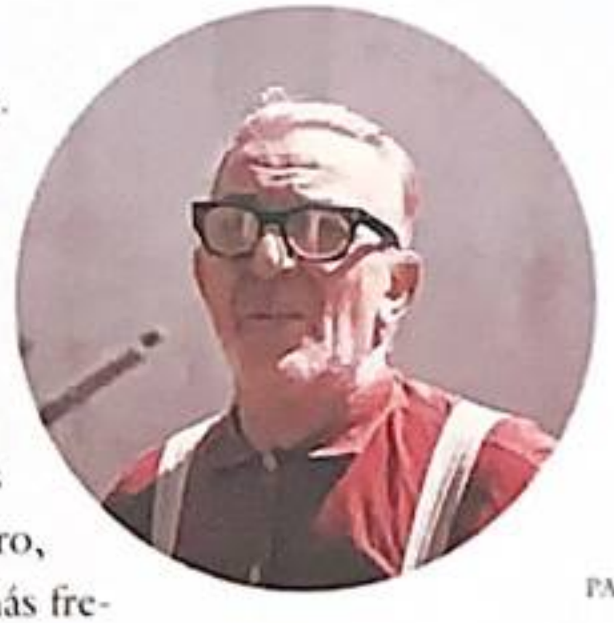
HERMANOS BRUNETTI
CUERNO DE LA ABUNDANCIA

HERMANOS BRUNETTI



8

Vamos a lo de Pablo Crotti. Nos habla del pasado. Tablas viejas. Conocemos a Enrique Arce y visitamos la carrocería Verd.



PABLO CROTTI 1970

Por el camino en que íbamos, veíamos como posible conseguir veinte tablas y con algunas fotos realizar una exposición digna. Pero he aquí que las poquísimas tablas que poseíamos no representaban un panorama exhaustivo del filete. Nuestros conocimientos eran más amplios que los ejemplos atesorados y para convencer a un auditorio, los ejemplos deben ser irrefutables. Entonces, sin proponérnoslo, alentados por la repentina ayuda de los fileteadores, apuntamos más alto. Crear un verdadero panorama del mundo del filete. Para ello debíamos investigar algunas pistas que nos habían dado. Encontrar a la familia Venturo, documentar la técnica de este arte. Entre los consejos que nos daban con más frecuencia estaba el de visitar a Pablo Crotti. Y recordábamos la marca Crotti en el pescante del carrito de Julio Menéndez, el lechero de San Fernando. Tanto León como Carboni nos sugerían también ver a Enrique Arce que fileteaba para la carrocería Crotti.

Una tarde nos fuimos hacia Villa Luro por la calle Laguna. Siguiendo las indicaciones de unos y otros, nos detuvimos ante un viejo galpón. Indudablemente era una carrocería ya que dos camiones, uno fileteado y el otro recién pintado de liso, estaban estacionados, bajo un techo de zinc, sostenido por postes de quebracho. El patio era de tierra, adoquinado en los lugares de cielo abierto para que no se formara barro. En el fondo, bajo techo estaban las sierras y la cepilladora. De todas las carrocerías ésta guardaba la fisonomía de aquéllas de los tiempos de antaño.

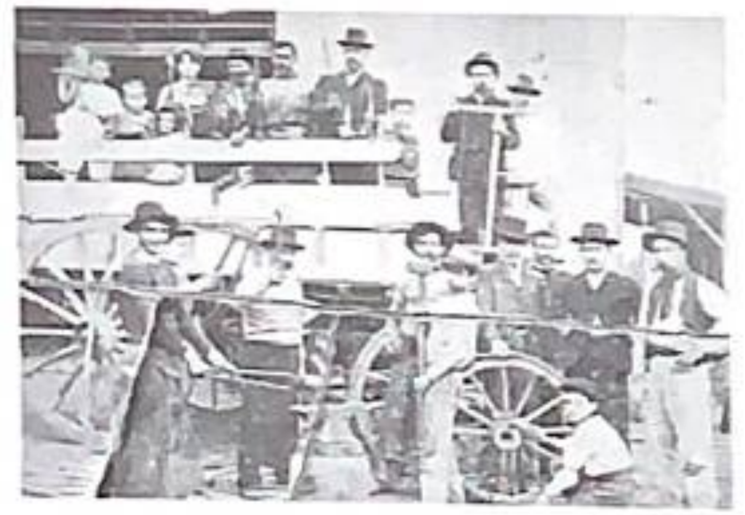
Un hombre alto, rubio, con mirada inquisitiva nos estaba observando y al acercarnos nos sonrió. Había corrido por el medio el rumor de que dos locos... Cuando nos presentamos nos dijo: "Me pareció al verles que podían ser ustedes". Con don Pablo Crotti fue muy sencillo comunicarse. No esperaba más que nuestra aten-

ción para recordar cosas de otros tiempos. Con una voz admirable, clara, una manera de pronunciar las palabras muy particular, con la fruición de quien ama contar cosas.

Todas las carrocerías de la capital habían abandonado el carro y se limitaban al camión. El único en seguir con el carro era él. Su especialidad eran los carros de ruedas livianas que se usan en las estancias, sulkys, volantas, etc. Algunos carros de este tipo estaban estacionados en un baldío, en la parte trasera de la carrocería. Varios estaban fileteados por Andrés Vogliotti, del cual habíamos visto sólo camiones, como aquel de Antoñito el Rubio. Los pescantes de los sulkys fileteados por este hombre eran románticos.

Recordábamos la frase de Carlos Carboni: "Los carros de campo no se fileteaban nunca". Sólo aquí en la ciudad se hizo. ¿Pero por qué ahora se estaban decorando carruajes para estancias? Sucedía en aquellos años en que las carrocerías de los pequeños pueblos (carrocerías que oficiaban de herrerías y carpinterías) no pudieron resistir ante el avance del coche. Se abrieron en su lugar talleres mecánicos, se establecieron estaciones de servicio. Si un hombre de campo deseaba un sulky o una volanta bien hecha se dirigía a las pocas carrocerías existentes, una de ellas, aquella de Pablo Crotti. Así la gente del campo entró en contacto con uno de los templos del filete. Poco a poco se introdujo el filete en un medio que no le era propio. Y se quedó.

Al poco rato de nuestra llegada, apareció la mujer de don Pablo, una persona particularmente tierna, quien nos invitó a tomar café. Este era otro aspecto de la carrocería de Pablo Crotti. Su vivienda estaba en el fondo del galpón y el contacto era más familiar. Don Pablo se había sentado sobre un caballete y dejó fluir sus recuerdos de otros tiempos. Volvió, por cierto, a su memoria la figura indiscutible de Miguel Venturo, Miguelito, el finado Miguel. Surgieron nombres que habíamos oído de boca de Carboni y León, pero don Pablo además de contarnos de ellos, nos los iba mostrando en fotos amarillentas por el tiempo. Así surgió ante nosotros un tal Federico González Yrigoyen, comúnmente llamado Federico, que usaba un chambergo pintón medio ladeado. Nos inclinábamos sobre esas fotos posadas, como se usaba en aquella época y podíamos imaginar otras condiciones de vida, ciertamente más difíciles, en estos talleres. Nos asombraba también la gran cantidad de gente que trabajaba en ellos. Surgió otra figura de este pasado: un tal Alejandro Mentaberri, un joven rubio, fuerte como un toro, y su amigo Pedro Unamuno. También hallamos una foto de este último ya envejecido. No eran meras fotos lo que veíamos, ni meros hechos aislados contados por don Pablo. Una vida había transcurrido en esta ciu-



CARROCERIA ANTIGUO METODO DE SOLDADURA A MARTILLAZOS

dad de Buenos Aires, al margen de la misma ciudad. Poco a poco se fue entusiasmando el carrocero. Por lo visto este día no trabajaría.

En un momento don Pablo habló de tablas viejas. Desgraciadamente había quemado todo. Pero creía recordar que le quedaban algunas que utilizaba como tapia del gallinero, al fondo del terreno. Un muchacho voluntarioso, el único empleado de la carrocería, partió como impulsado por un cohete y volvió, segundos después, con algunas tablas, pedazos de carros antiquísimos y descascarados. Una tabla roja era sin duda de Ernesto Magiori y la otra en grises de León. Aparecieron algunas tablas con letreros como "Mucho... ¿no?". Luego Pablo Crotti creyó recordar que tras los cachivaches del galpón había un costado de carro. El muchacho volvió con el tesoro. Hicimos un intento de preguntarle cuánto nos cobraría por estas tablas y el hombre se rió. Con su voz plena, Pablo Crotti nos dijo que nuestra tarea era digna de encomio y que era necesario ayudarnos. Lo que lamentaba era no haber guardado más tablas. Luego se acercó a un armarito donde guardaba lápices, metros, carbonillas, piolines, todas estas cosas necesarias, diminutas y que se pierden siempre y de allí extrajo una tabla con un filete muy simple "Quizás es lo único que queda de Federico". Nos miró a los ojos, "¿La quieren?". Nos entregaba el último testimonio de una amistad. Le aseguramos que estas obras irían a parar a un museo.

FEDERICO GONZALEZ YRIGOYEN

Don Pablo Crotti no era un dueño de carrocería común. Habitualmente estos se desempeñaban como herreros o carpinteros. A veces como pintores de liso. Armando Carassai de vez en cuando empuñaba los pinceles de filetear. En cambio Crotti era un herrero insigne. Realizaba, además de los tradicionales hierros revirados que luego se cromaban, flores, ornatos y unos dragones con la boca abierta que eran magníficos. Le dijimos que nos gustaría que su carrocería estuviese presente con una tabla que incluyera dragones realizados por él, en hierro forjado. Se mostró muy complacido por la invitación y nos aseguró que nos prepararía esa tabla.

En aquellos años, el fileteador de la carrocería Crotti era Enrique Arce, el cual vivía en Avellaneda. Como Carboni y León nos habían hablado muy bien de él, y como teníamos pruebas de su talento ante nuestros ojos, un talento con un estilo inconfundible, nos pareció necesario conocerlo personalmente. Crotti nos dio su dirección.

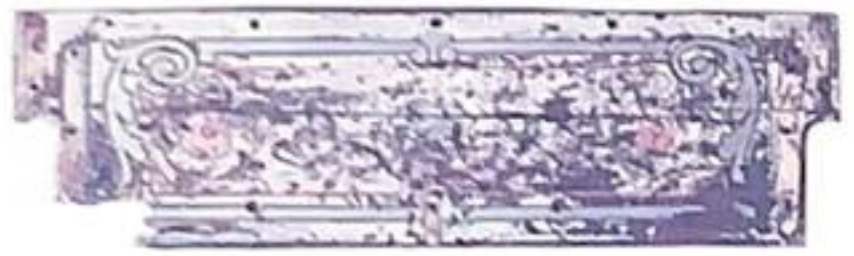
Ese mismo día, al llegar a casa tomamos las tablas que nos había obsequiado Crotti y con jabón las lavamos. Días después las barnizamos para que lucieran. El costado de carro de Ernesto Magiore enriquecía muy particularmente nuestro panorama. El costado de carro encontrado tras los cachivaches eran sólo parantes. Lo limpiamos con removedor y le volvimos a colocar un fondo. Lo entregamos posteriormente a Carboni quien realizó una obra magnífica, con ornatos y sus pajaritos gordos, una obra con toda la melancolía y el romanticismo de los tiempos de antes.

Le habíamos pedido a Enrique Arce que nos llamara (no tenía teléfono) para darnos

ALEJANDRO MENTABERRI Y PEDRO UNAMUNO

Sueño de juventud

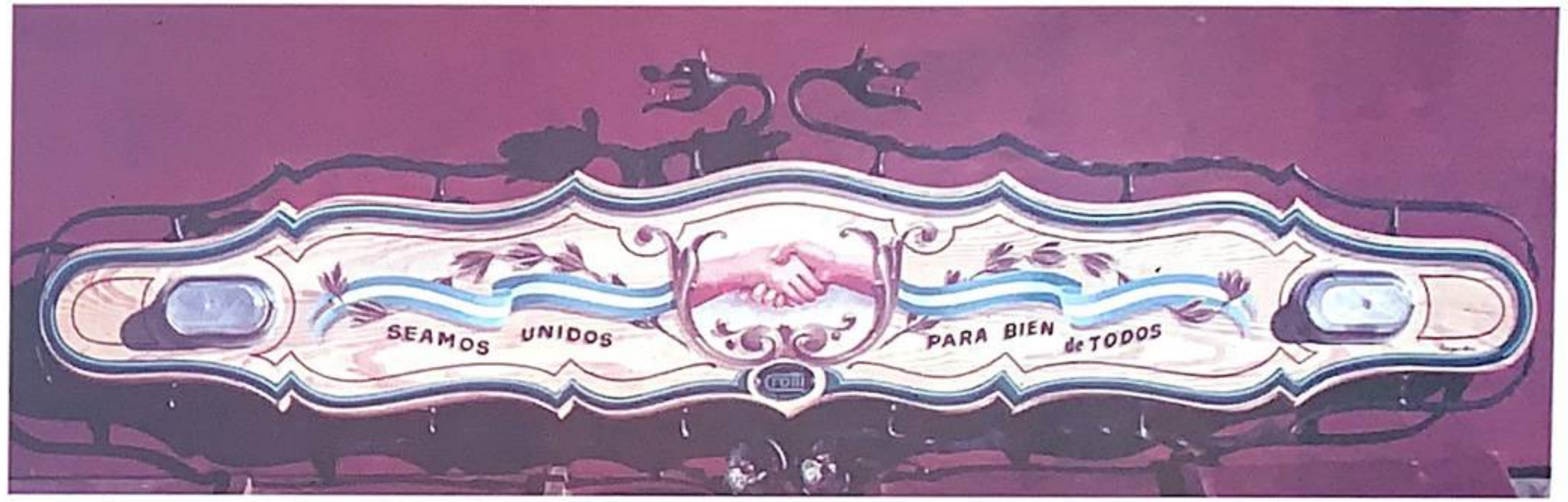
"En un momento don Pablo habló de tablas viejas. Desgraciadamente había quemado todo. Pero creía recordar que le quedaban algunas que utilizaba como tapia del gallinero."



ANDRES VOGLIOTTI, CARRO. CARROCERIA CROTTI

TABLA DE FEDERICO GONZALEZ YRIGOYEN, DONADA POR PABLO CROTTI

Qué mira, envidioso



"Cada barrio tenía su estilo de carros. Constitución de una forma. Floresta de otra. En Palermo el 'charré' era distinto, más livianito, más parecido al cochecito"

Carlos Carboni

COSTADO DE CARRO CARROCERIA CROTTI FILETEADO POR CARBONI

una cita. Un domingo por la mañana salimos temprano de San Isidro, cruzamos la ciudad y entramos a Avellaneda por ese puente sobre las aguas malolientes del legendario Riachuelo que tantos tangos y films había inspirado. Recorrimos la avenida Mitre, después de la Plaza de Avellaneda. Enrique Arce resultó ser un joven de unos 35 años. Era por tal el fileteador más joven que habíamos encontrado y no obstante, la calidad de su obra lo acercaba a los mejores. Nos pareció de una sensibilidad a flor de piel, sensibilidad que debía dificultarle la tarea de vivir. Era notorio cómo cada frase nuestra se traducía en su rostro en expresiones de interés, de asombro o de desconcierto.

Enrique Arce no cesaba de hacer elogios sobre un maestro que lo había guiado en los primeros años. También esto resulta un misterio. En cada pueblo, en cada barrio hay un hombre que escapa al montón. Lo llaman maestro. O lo llaman el "loco". Quizás esta persona ni con su pensamiento ni con su obra significará algo en la historia del arte. Pero para alguien, para un joven, quizás, representa una puerta abierta.

El estilo de Arce era construido. No era voluptuoso como aquél de León ni sentimental como aquél de Carboni o los hermanos Brunetti. Arce contorneaba los paneles y daba menos importancia a las espirales. Quizás sea éste un estilo producto de la juventud. Los artistas jóvenes también ordenan porque el orden es su primera preocupación. Le preguntamos si nos pintaría algo para la muestra y accedió. Fuimos al coche a buscar algunas maderas ya recortadas. Varias de estas maderas tenían una base dada. Al recibir las tablas el fileteador pasó la mano sobre la superficie y luego agregó: "Otra vez no las pinten". Para dar una base hay que saber darla como ellos desean. O sea superficies lisas, por donde circula el pincel con toda facilidad.

PINTOR DE LISO EN VERD

Cuando ya estábamos por irnos Enrique nos detuvo: "Un momentito. Deseo mostrarles algo". Fue hacia una carpeta y volvió con un dibujo perforado, lo que en el gremio se llama "espúlvero". "¿Saben de quién es este espúlvero?". Nos quedamos en silencio esperando una respuesta presentida. "De Miguel Venturo". Otra vez aparecía en nuestro camino este fileteador notable. Todos habían nombrado sin excepción a este fileteador. Todos habían mostrado veneración frente a su talento. Arce se dirigía a nosotros como integrantes del medio, no podíamos desconocer la importancia de Miguel Venturo.

Antes de dejar a Enrique Arce y su familia éste nos sugirió que fuésemos a la carrocería Verd, instalada en el corazón de Villa Urquiza, en la calle Vallejo, no muy lejos de la fundición de esculturas. Un día que debíamos ir, justamente, a la fundición aprovechamos para pasar por Verd. Un gran galpón con el piso con un alisado de cemento. Varios camiones estaban en diferentes estados de construcción. Reconocimos en algunos más adelantados el es-

ENRIQUE ARCE 1970

tilo del filete de Arce, porque el joven fileteador se repartía entre Crotti y esta carrocería. Trabajaban en esta empresa varios operarios. Preguntamos por el dueño y nos señalaron hacia el fondo.

Un gigante, moreno y de cejas ensortijadas nos clavó los ojos y vimos por su mirada que no nos ubicaba. Obreros no éramos. Clientes tampoco. ¿Inspectores? Entonces nos debe haber ubicado en la categoría vaga de pedigüeños. Esperó que nos acercáramos. Si éramos pedigüeños por lo menos que tuviéramos que caminar. Sin duda, disfrazado de rey, hubiese podido aparecer, gracias a la prestancia de su físico en una ópera italiana. Nos miró de arriba a abajo. La muy desagradable sensación de estar de más no nos desmoralizó, porque ya habíamos adquirido cierta habilidad. Nos presentamos. Recitamos nuestro discurso-cantinela que él escuchó sin parpadear. Estaba en apariencia tranquilo pero por dentro andaba agazapado como gato frente a un ratón.

Lo primero que le pedimos fue sacarle una foto. Esto lo turbó todo. No era lo que él esperaba. Y además debía posar como una vedette, frente a todo el personal. Cuando revelamos el rollo pudimos observar cómo el hombre esbozaba una sonrisa en la que asomaba su desconfianza. Nosotros proseguíamos nuestra tarea de documentación y él estaba allí, cerca nuestro, cauteloso.

Le dijimos al pasar que la Veneta, Erdocia, Crotti iban a realizar cada uno una tabla para luego ser donada al museo. No sabemos si tenía noción de quiénes pudiéramos ser, pero por si acaso, por cualquier eventualidad, él estuvo dispuesto a donar una tabla para que la Carrocería Verd estuviese presente. Pareció decirnos "Está bien, no hablemos más, tengo mucho trabajo".

El retrato que hacemos de este hombre podrá parecer poco halagüeño y se supondrá que la tabla obsequiada por la carrocería sería una obra mediocre para salir del paso. La tabla realizada por la Carrocería Verd y fileteada por Enrique Arce fue una de las más bellas de nuestra colección. Por su tamaño, generoso. Por los herrajes con dragones como aquellos de Crotti. Por el filete, por una frutera llena de frutas que cantaba a la abundancia.

Fuimos muchas veces a Verd y a Crotti y cada vez reencontrábamos ese olor de esmalte sintético, de barnices y aserrín. Esa música de cepilladoras, martillos y sierras y el chisporroteo de las soldaduras. Reencontrábamos esa jarana, esos chistes y esas bromas que caracterizan a los lugares de trabajo. Y de vez en cuando un dato, un pequeño dato que se obtenía en ese clima de distensión.

Enrique Arce solía hablar muy a menudo a casa. Parecía

ENRIQUE ARCE. TABLA DONADA POR CARROCERIA VERD.

"Herrajes cromados con dragones, unos filetes plateados, ocres sobre un fondo verde. Pero lo más asombroso era el fondo verde, como nacarado, con verdes de diferentes tonalidades. Crotti ese día nos miraba sonriente: 'Esto no lo conocían ¿no?' "

Si la envidia fuese vino... el mundo sería curda

PABLO CROTTI HERRAJE

querer cerciorarse de que el sueño de la exposición no se había desvanecido en palabras fútiles. Nos pedía que pasáramos por Verd, por Crotti para admirar uno de sus camiones. Uno de esos camiones, recién salido de la carrocería Verd nos llamó mucho la atención. Llevaba en el frente la frase LA ULTIMA CITA. ¿A qué hacía alusión este letrero? El dueño de este camión estuvo vacilando entre comprar uno nuevo o arreglar el viejo. Preguntó a Verd cuánto saldría una reparación y un nuevo fileteado. Por cuestión de dinero se inclinó por el arreglo. Pero el camión no daría para otra pintada. Esa sería la última. Luego sería necesario venderlo y comprar otro. Era, pues, su última cita.

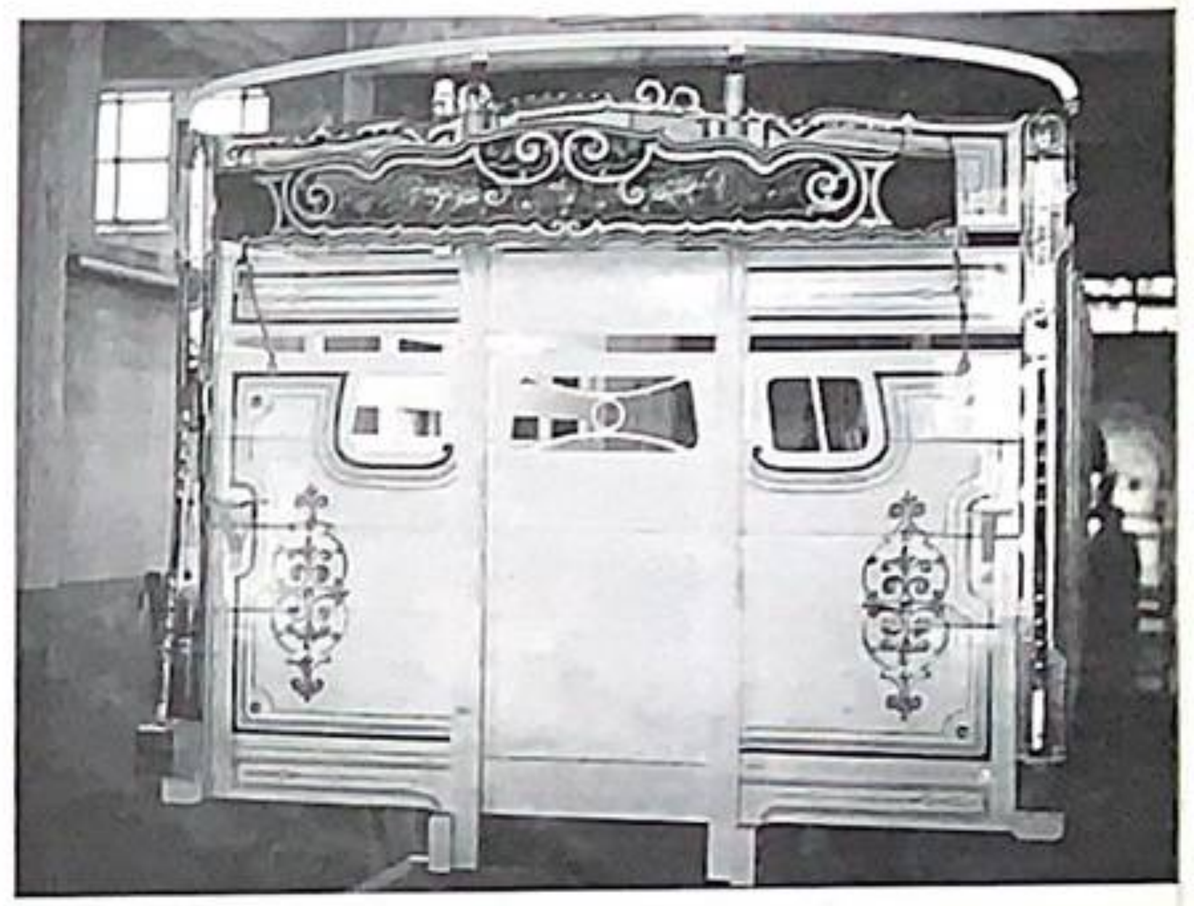
Enrique Arce se sentía, con nosotros, tocar el cielo y nos presentaba a los operarios de la carrocería. El camión "La última cita" brillaba bajo el sol invernal, en la calle Vallejo, con sus rojos, sus ornatos y sus frutas. Pocos días después nos llamó de vuelta: "Tienen que ir a lo de Crotti. Tienen que ver el camión de Capote".

Y henos aquí viajando hacia la calle Laguna, en Villa Luro. Realmente Arce no había exagerado, porque este camión de Capote era, sin duda, uno de los más esplendorosos que hubiésemos visto. Lo de Capote, no supimos si era relativo a un apellido o a una marca porque habíamos encontrado otros camiones con ese nombre. Por otra parte, en lunfardo "hacer capote" significa lograr un éxito rotundo. Y sin duda este camión haría "capote".

Herrajes cromados con dragones, unos filetes plateados, ocres sobre un fondo verde. Pero lo más asombroso era el fondo verde, como nacarado, con verdes de diferentes tonalidades. Crotti ese día nos miraba sonriente: "Esto no lo conocían ¿no?". Pensamos por un momento que podía ser "fórmica", un material impreso industrialmente. Don Pablo se reía: "¡Qué va a ser fórmica!". Es que el hombre tenía en su pequeño armarito de puerta desvencijada algunos secretos de antaño.

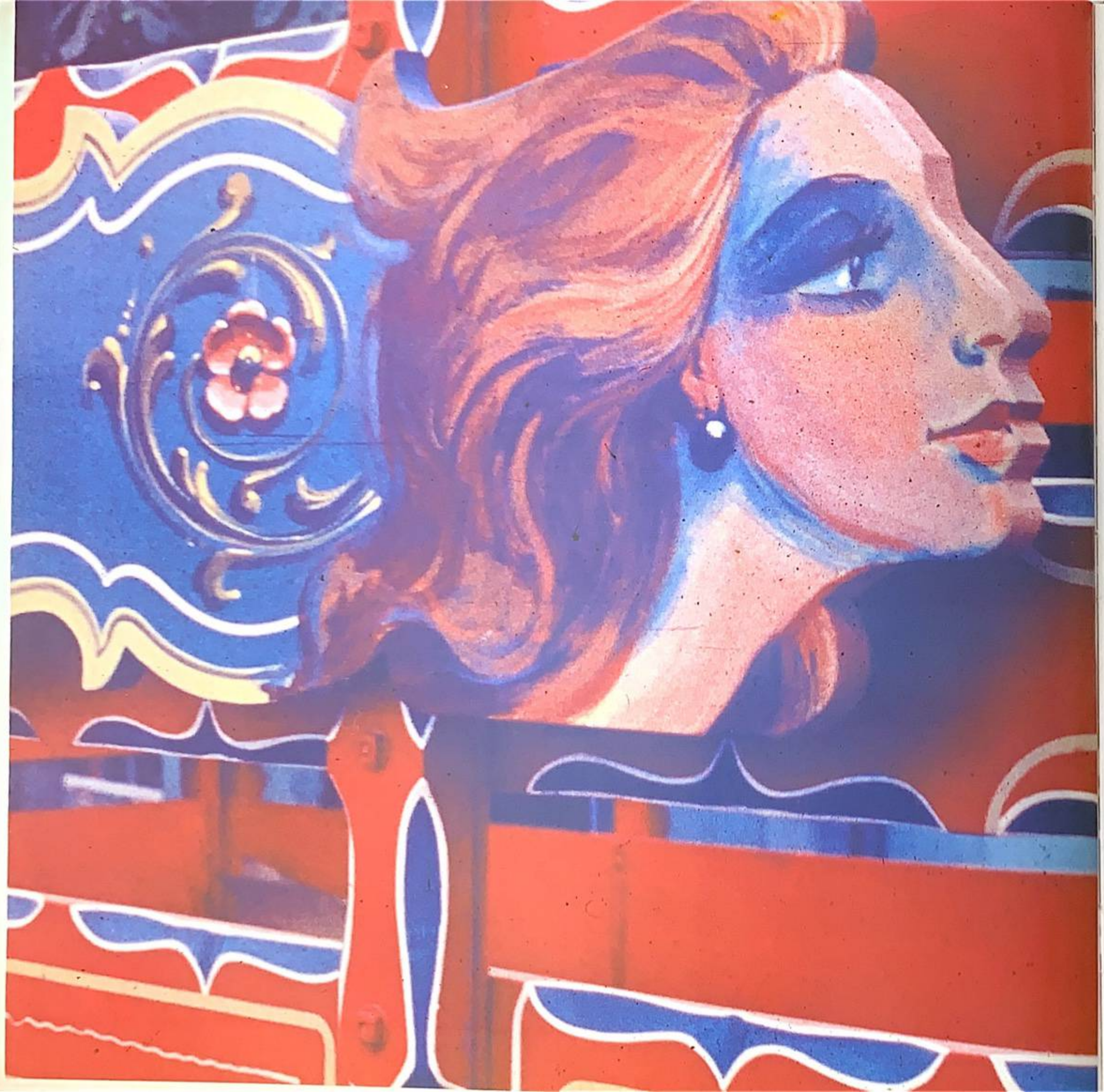
Mientras yo iba fotografiando el camión, el muchacho voluntarioso corría, subía, bajaba, limpiaba...Porque éste era el gran día, aquél en que el cliente viene a retirar su maravilla.

Por otro lado nos enteramos del truco de los fondos nacarados. Carlos Carboni encontró cierta vez, en una carrocería de la cual no nos dio el nombre, una madera con pequeños cucuruchos de goma metidos en agujeros. El viejo miró y miró esta madera y se preguntaba para qué podría servir. Alguien de "enantes" había dejado "eso" allí, le comentó el dueño de la carrocería. ¿Para qué servía? Nadie lo sabía. Pero seguro que servía para algo. Don



Carlos no pudo con su curiosidad y con el permiso del carrocero, se llevó la maderita de los cucuruchos de goma a casa. La miraba y la miraba. Imaginábamos a la mujer de Carboni increpando a su marido: "Pero, ¿qué tenés con la maderita esa? ¡La mirás como si fuese de golpe a hablar!". Hasta que un día el fileteador extendió una capa de pintura roja sobre una madera y la dejó secar un día entero. Luego extendió sobre este rojo seco una capa de pintura rosa e inmediatamente aplicó los cucuruchitos a la pintura fresca. Como los cucuruchos eran diferentes y todos orientados de modos distintos producían el efecto de pequeños planos diminutos, alternando rojos y rosas.

Bien podría ser, (nunca lo averiguamos por delicadeza), que el carrocero que había conservado la madera con los misteriosos cucuruchos fuera Crotti. Carlos Carboni por honestidad le habría pasado el secreto. Quizás los dos, que no eran mancos, llegaron a idéntica conclusión por dos lados diferentes. Esto quedará en el misterio. Supimos que Carboni utilizó el truco de la pintura nacarada para un techo de colectivo y el dueño del colectivo, nos dijo que el fileteador '*hizo roncha*'. Y la técnica pareció perderse de vuelta.



LEON UNTROIB. SIRENA

9

Andrés Vogliotti y León Untroib trabajan juntos en La Véneta. Camión chocado en Carassai. Los dos fileteadores trabajan en esta Carrocería. La técnica.

Cuando retiramos la primera tabla, (una reproducción de la puerta de un camión que nos andaba persiguiendo por la ciudad), pudimos intercambiar algunas palabras con Andrés Vogliotti. Era una puerta con un caballo con ojos humanos, dentro de un círculo, como un marco. Lo felicitamos por los filetes que habíamos visto en lo de Crotti y le pedimos que nos hiciera una maderita, como los costados de los sulkys, con pájaros. El hombre era tímido y reservado, inalcanzable detrás de sus anteojos. También le hablamos de un camión verde botella, con hermosos paneles en el interior de la caja (cosa bastante inusual por ser la parte más expuesta a los rayones de la mercadería). El hombre nos preguntó "¿Dónde lo vieron? ¿Está aún andando ese camión? Es el camión de García, tiene una pequeña verdulería por el Once". Estos temas despertaban, por un instante, la locuacidad de Andrés. Era notable cómo para los fileteadores, sus obras tenían un título: el nombre y el apellido del dueño del vehículo.

Tuvimos ocasión de conversar con Andrés en otras oportunidades. León Untroib, ese año, estaba cubierto de trabajo y le pidió a Andrés que le diera una mano. Juntos estaban fileteando un camión en la Véneta. Me llamó León, no recuerdo por qué o quizás creo recordar que nunca supe la razón del llamado. Supusimos que deseaba conversar con nosotros.

Un cielo gris cubría la ciudad de Buenos Aires. Parecía que iba a llover. Al entrar en la carrocería la Véneta saludé a los hermanos Rigón y luego me acerqué al camión que estaban fileteando León y Andrés. Los dos hablaban poco. Se veían apurados. Andrés iba trazando las bandas que le indicaba León; ese día no me preguntó por las últimas exposiciones de arte. Visiblemente no deseaba hacerle sentir a su compañero que él tenía sus mundos propios.

ANDRES VOGLIOTTI, CARRO CAMPERO. CARROCERIA CROTTI

Se conversó poco este día. Estuve mirando trabajar a León. Con tres trazos de carbonilla inventaba ornatos, dragones y flores sobre una sección, en el costado del camión (los fileteadores denominan paneles a estos compartimentos). Luego calcó este dibujo sobre papel manteca y perforó las líneas del dibujo con una pequeña rueda para hacer ravioles. El empleo de la ruedita ha sido un distintivo del trabajo de León. Los otros fileteadores hacían estas perforaciones con un alfiler. La rueda, además de mayor velocidad en el trabajo, da a la voluta una continuidad mecánica que con la aguja puede perderse. Con la rueda el gesto de la mano cuenta. Con la aguja, no.

Guapo es el que labura

LEON Y ANDRES TRABAJANDO EN LA VENETA

Una vez perforado el papel manteca, lo aplicaba en los paneles y con una media llena de carbonilla (o tiza para paneles oscuros) proyectaba la imagen repetidas veces. En ciertas ocasiones invertía el papel manteca perforado -o "espúlvero"- y así lograba imágenes al revés. El uso del "espúlvero" define al filete, plantea la posibilidad de repeticiones idénticas y la inversión de la imagen. Este es, por ello, el capital del fileteador. Se decía que muchos "espúlveros" de Miguel Venturo fueron encontrados en carrocerías y luego empleados por otros.

Habiendo proyectado las imágenes sobre los paneles, León Untroib y Andrés Vogliotti se repartían el trabajo de fileteado.

Yo estaba admirado ante la habilidad de los dos hombres, en posturas difíciles, sobre andamios poco seguros. Me llamó la atención que León, quien tenía la responsabilidad del trabajo, no necesitaba dar extensas explicaciones a su compañero. Porque en el filete, la personalidad de cada uno emerge de una base común. Es un arte de grupo.

León era un fileteador con un gran caudal de imaginación que desplegaba naturalmente. Con sólo observar la gran variedad de dragones inventados por él, uno podía tener

Lo mejor de la vida es la ilusión

noción de su creatividad. Su mitología comprendía dragones ñatos y dragones narigones. Dragones pájaro, con pico y una fruta en la boca. Dragones gato.

Toda ocasión era buena para él para llamarnos. Un día nos comunicó, bien temprano por la mañana, que un camión chocado había entrado en Carassai y quizás una tabla del frente, eso sí, medio rota, nos podía interesar. Agradecimos el dato y le prometimos que en la misma mañana pasaríamos por la carrocería de la calle Fitz Roy.

Llegamos a Carassai a media mañana. En la oficina de la carrocería nos recibió el Sr. Camilo Guido Trotta, socio en la empresa de Armando Carassai, un hombre de apariencia apasible. Resolvimos hablar sin rodeos. Le dijimos que sabíamos que había entrado un camión chocado y que quizás una tabla del frente nos podía interesar.

El hombre se limitó a saludarnos. Nos dijo que lo acompañáramos al patio. Giró y acostó en el suelo una tabla enorme y por el esfuerzo que desplegó, visiblemente pesada. Retrocedió luego para admirarla y con el mentón la señaló. "¡Allí está!" pareció decirnos.

Un sol en el medio. Es un tema que aparece repetidamente en el filete acompañado muchas veces por la frase "EL SOL SALE PARA TODOS". A cada lado ornatos. Uno de los dos, roto. No era por cierto una tabla magnífica. León había logrado filetes mucho más felices que éste. ¿Dejar la tabla? ¿Llevarla?

La técnica del filete según León Untroib

1. León dibujando sobre el panel

2. El boceto

3. Calcando sobre papel 'manteca'

4. Perforando el papel con ruedita para cortar ravioles (así hace el espúlvero)

5. Frotando con polvo de carbonilla sobre el espúlvero, para pasar el dibujo a cada panel

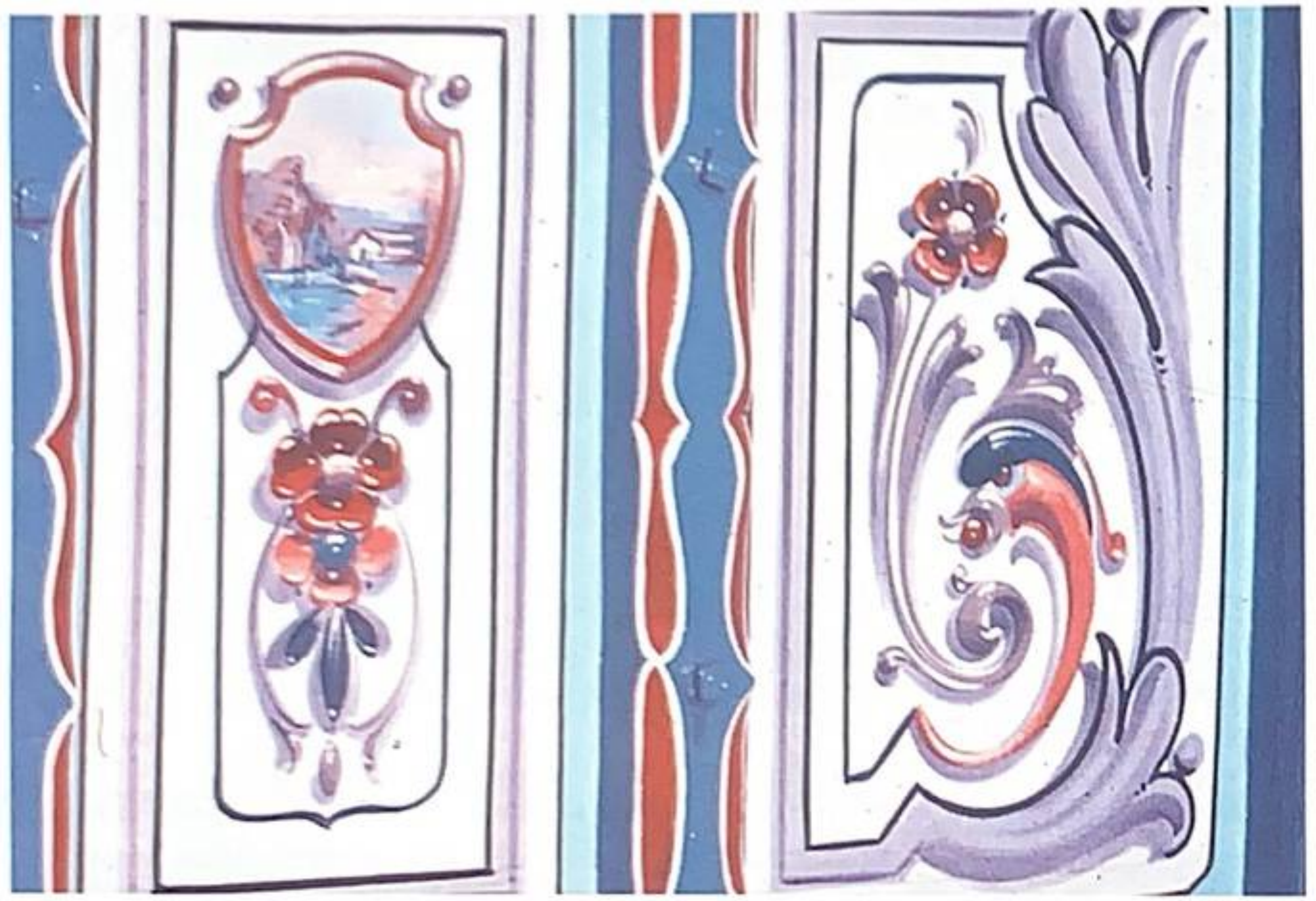
6. El dibujo proyectado sobre otro panel

7. Preparando la pintura

8. Uso del hilo para trazar líneas rectas

9. Fileteando

10. Dando toques de luz



" León era un fileteador con un gran caudal de imaginación que desplegaba naturalmente. Con sólo observar la gran cantidad de dragones inventados por él, uno podía tener noción de su creatividad. Su mitología comprendía dragones ñatos y dragones narigones. Dragones pájaro, con pico y una fruta en la boca. Dragones gato."

Empezamos por pedir el precio. Sin preámbulos don Camilo Guido dijo "4000 pesos". Esta suma era el doble de la que habíamos pagado a Carboni. Por otro lado si no la llevábamos, no nos comunicarían nunca más la existencia de otras tablas. Intentamos, mi mujer y yo, algo para lo cual no éramos muy hábiles: obtener rebaja. En cambio Trotta era un zorro en esas lides y hallaba argumentos irrefutables "El lapacho solo vale el precio". Imposible obtener algo de este hombre. Decidimos llevarla. Preguntamos por León y nos dijo que estaría por la tarde. Al mediodía León nos habló. Le fui sincero. La tabla no era representativa del talento del fileteador, nos pareció cara, pero la llevamos igual. Y aprovechó León para pedirnos que fuéramos a ver un nuevo camión en Carassai: "Les va a gustar".

Ese día me acompañó Sergio Barbieri. Sergio tenía la virtud de adaptarse rápidamente y ese día su cualidad fue puesta a prueba por circunstancias totalmente inesperadas. León y Andrés, en Carassai, estaban dando los últimos toques a un camioncito que era el prodigio del filete. Dragones verticales con paisajes en la panza, una república con gorro frigio en los laterales, una flor de lis en los paneles centrales de los costados, dos cabezas de caballo recortadas en la madera del frente, arriba de la sobrecabina. También en el frente, las manos unidas del escudo argentino, que significan LOS HERMANOS SEAN UNIDOS. Y para completar este derroche de símbolos políticos y patrióticos, dos leones en las puertas de la cabina. Este camión estaba bien con todos los regímenes: la democracia, la monarquía, la constitución argentina, incluso con el reino animal.

Andrés y León seguían trabajando en silencio, mientras Sergio y yo íbamos sacando fotos. Apoyado contra la pared había un hombre, con lentes oscuros, que le otorgaban un aire sospechoso. Su cara redonda no se veía muy bien afeitada. El hombre estaba allí en silencio y evidentemente no tenía ningún interés en darse a conocer o comunicarse con nosotros. Nos miraba con cierto fastidio. En mi mente ensayé una explicación. Debía ser el propietario del camión y estaba allí para que los fileteadores apuraran el trabajo, ya que el fileteado es el penúltimo paso. Luego viene el barnizado que exige , por lo menos dos días, con espacios prudentes para el buen secado. Esperaba que de un momento a otro nos pegara dos gritos por distraer a los fileteadores en su tarea. Por si acaso trataba de hablar lo menos posible y si lo hacía era en voz baja. Sergio captó el asunto y también se puso a hablar en voz baja. Parecíamos dos frailes en una iglesia.

Completé ese día una serie de fotos sobre la técnica del filete. De repente el hombre pegado a la pared, dio varios pasos hacia adelante y se paró frente a mí, amenazante "Señor periodista ¡usted tiene la obligación de dar a conocer el filete! ¡Usted tiene que publicar no-

"PICHI". 1970

tas en los diarios!". Sergio me miró con extrañeza. Ambos quedamos sin habla. Luego él, imperturbable siguió sacando fotos.

León, entonces, nos presentó a este hombre de anteojos oscuros. Le dijo que deseábamos organizar una exposición sobre el filete en una galería de la calle Florida. A este señor enigmático no le importaban galerías ni la calle Florida. Deseaba algo masivo, apoteótico, descomunal. "Ustedes tienen que llevar esto a la televisión, a los noticieros, a las revistas". El desconocido no se calmaba. Cuanto más hablaba, más se enfervorizaba. Cuando se sacó los anteojos aparecieron unos ojos chicos, llenos de ira. León intercedió de vuelta, visiblemente para apaciguar los ánimos alterados del hombre. "Este es el Sr. Pichi (recordaba un camión con el nombre *Pichi* en el frente) sabe mucho de filete y tiene su carácter. Ayer le pegó una trompada a uno y este bajó la cabeza y el puño fue a dar contra la pared". El relato de su desventura, desvió la atención de Pichi hacia el sinvergüenza que bajó la cabeza y al cual dedicó un rosario de improperios. Para demostrar la veracidad sobre el caso, nos mostró su puño derecho hinchado.

No sabíamos si nos lo mostraba para inspirar lástima o para que tuviéramos noción de la calidad de sus trompadas. Por si acaso traté de mostrarme atento con él. Le aseguramos que dentro de lo posible trataríamos nosotros de llevar adelante la idea de la exposición. Le dije que teníamos tablas de Andrés, de los Brunetti, de Carboni. León pudo enterarse, de paso, que él era el único que no había entregado nada. "Una vez armada la muestra veremos cómo encarar la cosa periodística" dije.

A decir verdad veía eso como algo muy lejano y borroso. Pichi pareció calmarse. Bajó sus lentes, volvió a su lugar de guardia, contra la pared y se quedó allí inmóvil y silencioso. ¿Quién sería?

Andrés seguía fileteando las bandas de los tableros laterales. León hablaba poco. A ve-

LEON UNTROIB.
TABLA DONADA POR CARASSAI

ces le decía algo a Sergio: "A esto lo llamamos banda, esto filete, esto escocesa...". Un verde chillón, fue rebajado con un chorrito de rojo bermellón.

CAMION FILETEADO
POR LEON UNTROIB
SALIENDO DE LA VENETA

Contra la pared había un recorte de tabla, que usaban todos como regla, porque tenía un lado recto. Se podía ver en esa tabla, la parte superior de dos sirenitas con los senos desnudos. Era un filete de León. Algún pedazo de un camión chocado que había terminado su carrera en la carrocería luego de sus éxitos en la calle. Era una preciosura de tabla. Un barniz amarillento, le daba un aspecto antiguo que acentuaba su carácter romántico. ¿Cómo dejar escapar ésa?

Dejé pasar el tiempo e hice como si viera la tabla por primera vez "¿Y ésta, don Trotta, nos la vende?". Andrés y León echaron una mirada a la tabla. Estaban algo sorprendidos de que quisiera comprar ese pedazo descolorido. Don Trotta estaba visiblemente en aprietos. Estaban los fileteadores presentes pero además Pichi, que en el estado de fastidio en que estaba podía llegar a reventar el puño sano. Trotta miró la tabla, la remiró y luego agregó "Llévela como obsequio".

La tablita, a decir verdad, la mitad de tablita, ampliaba de manera significativa nuestro panorama. Le dije a León "Hoy conseguimos dos tablas suyas, quizás consigamos más...". El arte del filete es un arte popular con aspectos refinados y aspectos con cierto "mal gusto" muy simpático. El "buen gusto" es considerado en nuestro mundo como un atributo de la aristocracia.

Ese día habíamos sacado fotos en blanco y negro. ¿Cuándo podría sacar fotos en color? Como no existían certezas sobre el día de entrega del camioncito, León me sugirió pedirle el teléfono a Pichi. Entonces ¿él era el propietario del camión? Días después llamamos a Pichi. Me costó mucho hacerle entender qué deseaba. Nos dio una dirección detrás del cementerio de la Chacarita.

El camioncito estaba ciertamente estacionado en esa esquina, frente a una verdulería. Apenas nos acercamos al vehículo salió del negocio un hombre de nariz prominente que se presentó como el propietario. ¿Qué papel jugaba Pichi entonces, en este asunto?

El verdulero no podía disimular su enorme satisfacción por nuestro interés en fotografiar su camión, ante la mirada atónita de la gente del barrio. Le preguntamos por Pichi, a quien definió como "un gran amigo". Y esto no contribuyó en lo más mínimo a esclarecernos. Quizás fuera un asesor en filete, un "doctor" en filete, que se contrataba para dirigir una obra. ¿Cobraría por este trabajo o lo haría por amistad? Muchos años después León nos confirmó que Pichi era un asesor al cual se le confiaba la responsabilidad de la ejecución de una carrocería.

10

Ricardo fileteador de colectivos. Los hermanos Bernasconi. Armando Miotti de La Plata. Carboni y los Brunetti entregan tablas. David Stamon. León Untroib empieza a trabajar.

En un principio, cuando el calor todavía caía sobre la ciudad, habíamos tratado de ponernos en contacto con algún fileteador de colectivos. Descubrimos una carrocería en San Fernando donde los remendaban. Pedimos que nos dieran la dirección del fileteador que trabajaba para ellos: les hablamos de exposiciones, de la gloria, la T.V. Nos miraban hablar sin inmutarse. Después de nuestro discurso-cantinela uno preguntó a otro "¿Qué quieren?". Este resumió mi extenso discurso en una frase lacónica: "La dirección de Ricardo". Agradecimos y hasta el agradecimiento caía en el vacío. No estaban para cuentos.

El fileteador de colectivos vivía en una casa sencilla de San Fernando. Estaba descansando en el porche de la casa. Sin camisa. Nos escuchó sin escucharnos: "Déjenme la tabla". El hombre no estaba tampoco para discursos. Nos dijo que pasáramos tres días después. Le pagamos y nos fuimos. Su obra resultó un típico filete de colectivo, especialidad en la que importa más la velocidad del ejecutante que el resultado.

Decidimos abandonar el área colectivo, nos íbamos a centrar en el carro y el camión. La primera idea de la exposición fue sufriendo cambios. A medida que los fileteadores entregaban obras nuestra ambición crecía. Ahora nuestra meta era rescatar un arte amenazado por la destrucción frente a la indiferencia de la ciudad.

Aquello que nos había demandado tanto trabajo para imprimirle movimiento, de repente, parecía girarse contra nosotros con la intención de aplastarnos. Era como las manivelas de los Ford T, esas manivelas para dar arranque al motor. Las primeras vueltas eran durísimas. Y cuando arrancaba era necesario sacar la mano. Cada día el número de entrevistas crecía. Cuando no nos llamaba un fileteador, nos llamaban de una carrocería. No pasaba día en que no hubiese una novedad. Curiosamente aquel fileteador que aún no había empuñado el pincel para ayudarnos, nos ayudaba con sus consejos. El vio la gran muestra, con todos los fileteadores incluidos. Fue León quien nos sugirió ver a los Bernasconi, a Luisito, a David Stamon. Luisito Zorz vivía en San Justo.

LUISITO ZORZ. 1970

Por suerte, tenía teléfono pues vivía muy lejos, en una calle de tierra bordeada de baldíos. Se hacía necesario acordar las visitas. Luisito era joven comparado con los fileteadores de la vieja guardia, debía tener 40 años pero no se le había borrado aún de la cara un aspecto juvenil. Siendo el más joven, vaya a saber uno por qué, había captado la importancia de rescatar ese mundo de decoradores de carros y camiones. Se sentía imbuído de una misión cultural para salvaguardar todo aquello que se nos iba de entre los dedos. Ya tenía muy adelantada su colección de latas de pintura.

Nos recibió muy bien. Estaba contento. Sentía que algo estaba sucediendo. Le sacamos fotos en el frente de su casa y nos prometió realizar algunas tablas. Con sus grandes ojos, su sonrisa y su cara de joven, representaba otro filete, el que vendría.

Enrique Arce nos llamaba con frecuencia. Empezó a entregar tablitas chicas como aquellas que adornan los cajones de herramientas de los camiones. Estas obras eran de un refinamiento digno de encomio. El hombre se estaba esmerando para conquistar un medio nuevo.

Según las indicaciones de León, nos acercamos a Segurola y Juan B. Justo. Es sabido que la Avenida Juan B. Justo es un río entubado. Via reciente dentro del plano de Buenos Aires parece siempre estar tratando de definir su verdadero rostro. Los restaurantes alternan con negocios, clubes. Es una avenida donde todo tiene cabida, hasta las boites. La calle Segurola la cruza a la altura de Floresta. Por allí anduvimos buscando a dos hermanos fileteadores. Los descubrimos en una calle cortada que terminaba en un baldío. En el borde de la vereda varios camiones detenidos y dos fileteadores trabajando.

Nos acercamos a ellos y nos miraron con cara de pocos amigos. Les recitamos nuestro discurso-cantinela. Por vivir alejados de las carrocerías, no habían tenido noticias de nuestra existencia. Pero no eran desconfiados, eran expeditivos. Juan Carlos Bernasconi, un morocho bien plantado resultaba de diálogo fácil aunque no daba pie a familiaridades. Era hombre de trabajo y las cosas se resolvían en pocas palabras: "Usted nos trae las tablas y las fileteamos". Punto y aparte.

El hermano de Juan Carlos, Roberto Francisco era como de madera, le costaba sonreír. Nos miraba fijo como si fuésemos bichos raros. Les dejamos algunas tablas. Una semana después las pasamos a buscar. Habían hecho un trabajo muy bueno. Los felicitamos, hasta pareció en un momento que Roberto Francisco nos iba a sonreír, pero se quedó. Lo que causaba sorpresa en su trabajo era el uso de colores que los fileteadores no usaban habitualmente. Los hermanos Bernasconi mezclaban colores al óleo con esmalte sintético.

Los Brunetti también nos hablaban a menudo por teléfono. Nos comunicaban que algunos trabajos estaban listos. Entonces nos

corríamos a San Fernando y aprovechábamos para saludar a Jorge y Osvaldo Erdocia. No solamente nos tenían trabajos listos los dos fileteadores, sino además alguna tabla vieja encontrada en la carrocería. Los arreglos de las cuestiones comerciales eran elásticos "Esta tabla tanto, esta tanto, y esta se la regalamos". Todos nos preguntaban cuántas tablas teníamos. Si todos trabajaban...¿Tienen un pescante de carro? ¿Una caja de herramientas? La muestra ya no era un berretín de mi esposa y mío. Era una preocupación de todos. Evitábamos siempre dar informes del trabajo de los otros por temor a crear rivalidades inútiles.

León nos pidió que asistiéramos a la muestra de un amigo. León estaba en contacto con los pintores de la vieja escuela que no están exentos de gracia y poesía. En la muestra apareció un hombre de cabello blanco ensortijado, locuaz, desbordante de vitalidad a pesar de tener sus años. León nos presentó. Era Armando Miotti, de La Plata. En medio de la muestra sin temor de llamar la atención nos empezó a hacer demostraciones de su habilidad. "Haga un garabato". Me tendió un papel y un lápiz, que debía llevar a cuestas para estas ocasiones. No podía negarme. Le hice el garabato. Con otro lápiz, de otro color, completó los trazos míos e inventó un ornato. "Puedo dibujar con las dos manos al mismo tiempo y hacer un doble dibujo simétrico". Le prometimos ir a La Plata.

JUAN CARLOS BERNASCONI. 1970

Días después llegamos a la casa de Armando Miotti. Pudimos ver sus obras, las cuales parecían ornatos para casas. Algunas piezas viejas tenían sabor a zaguanes de antaño. El hombre era un volcán de palabras pero una vez frente al aparato fotográfico era tímido. Posaba. Sonreía o apretaba los dientes para no sonreír y poner cara seria. El hombre hubiese deseado que nos quedáramos para siempre. Sacaba tablas, dibujos, de todo. Nos realizó una tabla de características agresivas para la muestra.

A la vuelta nos detuvimos en la casa donde viviera Hudson. Lugar que en la época del escritor había sido pleno campo, y estaba ahora amenazado por el ruido de la ruta cercana, las fábricas y los barrios humildes. Qué sensación extraña es aquella de ver que la ciudad devora a la naturaleza, y tiende el olvido sobre todas las cosas. ¿También se olvidarían un día del filete?

ROBERTO FRANCISCO BERNASCONI. 1970

Carlos Carboni era quien más tablas nos entregaba. El filete era su vida, su pasión. Que lo escucháramos una vez, diez veces contar sus recuerdos de carrocerías era su premio. Pero cuando se ponía a trabajar tenía en mente sólo la idea de superarse. Fotografiamos varios camiones decorados por este fileteador, que

1

2

3

6

7

4

5

1, 2, 3 y 4 Enrique Arce
5, 6 y 7 Hermanos Bernasconi
8 David Stamon
9 Hermanos Brunetti
11 León Untroib
12 Luisito Zorz
10 y 13 Armando Miotti

Con paciencia y con trabajo saqué de mi flor un gajo

8

12

9

10

11

13

eran asombrosos. Y las tablas que entregaba eran magníficas. No podía faltar un Gardel en nuestra colección. El Gardel que pintó Carboni era más que Gardel. Era el Gardel romántico, el personaje triunfante arraigado en el alma popular. Pero había algo más que transfiguraba la figura mítica: eran banderas argentinas. Gardel seguía siendo Gardel pero además casi un símbolo patriótico. La otra pieza importante que nos entregó fue una Virgen de Luján con rosas que parecían de mazapán y dos hidras laterales, aunque en este caso evitó representarlas con los senos desnudos, como hiciera sobre un camión.

También nos acercamos a la calle Charlone, cerca del Mercado Dorrego, donde tenía su almacén David Stamon. Fileteador retirado, era ahora dueño de un comercio diminuto donde no cabían más de tres clientes. Se asombró de que lo fuéramos a buscar como fileteador. El estaba en otra cosa... Era un hombre sencillo. Hablaba en voz baja para no perturbar al barrio. Tuvimos la impresión de estar frente a un hombre que quiso olvidar su pasado de fileteador.

La llegada del camión había exigido a los fileteadores superarse. Los que estaban en condiciones de hacerlo lo lograron. Otros como él se replegaron hacia otras tareas. David Stamon había sido olvidado. Sólo León lo recordaba, Armando Carassai opinó que no era necesario verlo.

Nos costó mucho convencerlo de que nos hiciera un trabajo. Tuvimos que insistir, asegurarle que León no lo había olvidado. Cuando le preguntamos qué nos iba a pintar, don David no mostró mucha convicción: "Vamos a ver qué sale". La tabla que nos entregó no era vistosa pero sí conmovedora. Representaba algo nuevo para nosotros. Era un filete pobre. Poco color, poca fastuosidad. Un paisajito muy simple, unos ornatos laterales. Recordábamos haber visto años atrás carritos con estos filetes humildes. Era un arte para gente de pocos recursos. Un arte sin pretensiones para quienes al mal tiempo quieren poner buena cara.

La segunda pieza que le pedimos fue un costado de carro, y le solicitamos que pintara un "escenario" (algunos del gremio los llaman "encenarios"). ¿Qué es un escenario? Es un teatrillo pintado y en la escena, las iniciales entrelazadas del dueño del carro o camión. Nos fue imposible obtener datos sobre el origen de los "escenarios". Por nuestros conocimientos sobre la pintura colonial del virreinato del Perú, supusimos que podía ser una derivación de este arte religioso. En la escuela cusqueña hay muchas Vírgenes que están representadas en escenarios, con cortinados sostenidos por angelitos. Esta interpretación permitiría considerar el "escenario" como

FRENTE DE "LA ALBONDIGA"

la visualización del ego en *vedette*. El ego es por cierto un tema recurrente en las frases de camión. EL PREFERIDO DEL BARRIO. EL SAMURAI. EL GALAN DE SUIPACHA. También a veces hay frases con petulancia: PARA UN RANA COMO VOS, TENGO UN CHARQUITO EN MI CASA. Las hay machistas como: DONDE CANTA ESTE ZORZAL HACEN COLA LAS CALANDRIAS.

Hubo otra interpretación que propuso un espectador en el curso de una conferencia: quizás eran los "escenarios" una derivación del tabernáculo. En este caso la petulancia del dueño del vehículo sería aún mayor. Desearía parecerse a Dios.

Si León se había mostrado remiso, por otro lado había guiado, como ninguno, nuestros pasos. La desbordante respuesta de los fileteadores debe haber llegado a sus oídos y por fin nos entregó una tabla con dos caballos, una sirena, y otra tabla que nos obsequió la carrocería La Véneta con el signo UNO MAS LA VENETA en el centro. No es necesario mencionar la calidad, la inventiva desplegada en los trabajos de León. Era sin duda el renovador del filete.

Cierta vez nos detuvimos ante un camión verde con unos filetes blancos bastante simples. Estábamos allí frente a ese camión cuando oímos una voz atrás nuestro: "¿Qué hacés? ¿Para qué fotografiás este *mionca* (por camión)? ¿Pero no ves pibe que eso es una *albóndiga*(camión destartalado)? Si a vos te interesa eso del filete, tenés que buscar a León, a Carboni, a los hermanos Brunetti, a Arce, a Andrés. Estos son los maestros. Esto no vale nada". Y de repente el hombre abandonó su discurso y mirándome a los ojos, me preguntó: "¿Vos sabés lo que es el filete?".

Trató de encontrar palabras. Agitaba los brazos pero nada le salía, sólo repetía: "Este...este...- Por la vereda venía una joven con vestido bien apretado para lucir sus formas. Entonces el hombre me la señaló -El filete...el filete...ésto es el filete".

Y ese día tuvimos la impresión de que se cerraba un capítulo, aquél de la investigación y entrábamos en otro. Y no obstante en el transcurso de esos seis meses agitados, había quedado un tema en el tintero. Hasta se podía decir que era un tema crucial. Este tema tenía un nombre y un apellido: Miguel Venturo. ¿Cómo hallar a sus descendientes?

LEON UNTROIB, BASTIMENTO

11

Primeros contactos con el público. Aparece la hija de Miguel Venturo. Recuerdos de Carlos Carboni.

Por aquellos días la revista *Gente* publicó un reportaje sobre las frases de los camiones. Los fotógrafos no se habían cansado mucho. Fueron al Abasto, sacaron algunas fotos de frases y párese de contar. Algunos camiones fotografiados por ellos eran comunes. Otros sencillamente prodigiosos. ¿Cómo no se habían percatado de los ornamentos de estos camiones? Tanto más nos asombraba el hecho, por tener en casa fotos de todos los lados de estos camiones.

Enrique Arce nos habló por teléfono "¿Quién hizo ese reportaje?". El hombre estaba visiblemente molesto. Le aseguramos que nada teníamos que ver. "¡Si no, vamos por mal camino!"-nos dijo. Los fotógrafos de la revista, para que lucieran las frases, no vacilaron en cortar ornatos. La óptica de la ciudad no había cambiado.

La primera presentación, fuera de casa, de algunas primeras ideas sobre el filete, tuvo lugar a fines de ese año en el Casal de Catalunya, frente a un público reducido de amigos. A los catalanes les causa mucha gracia (es para ellos una honda satisfacción arraigada en su cultura disconforme) cuando alguien crea una situación inesperada. Mientras iba pasando las diapositivas, las carcajadas se sucedían en cascada. No era una risa de burla. Era risa de satisfacción al contemplar mundos que se abren, paredes que caen, hechos establecidos que pierden base, y nuevos valores que surgen. Es que estábamos echando por el suelo muchas convicciones arraigadas. Se reían tanto que cuando concluyó la conferencia muchos se secaban las lágrimas de los ojos. ¿Podíamos esperar una respuesta así? Era más difícil frente a un público argentino para el cual lo establecido es casi inmutable.

Gracias a la intervención de José María Mieravilla, porteño de ley, palermitano activo, pintor y admirador del poeta Evaristo Carriego, se planeó una conferencia en el Banco Central de la República Argentina. Esa conferencia estaba pro-

LEON UNTROIB

gramada dentro de un ciclo dado por poetas y escritores consustanciados con la ciudad y su historia. Esa conferencia tuvo lugar el 2 de julio de 1970. Ya disponíamos en esa oportunidad, de mayor información y documentación. Esperábamos mucho de la conferencia.

Desde el preámbulo me referí a la ceguera de la gente de la Capital Federal. ¿Cómo un hecho tan evidente, tan notorio como el filete, pudo pasar inadvertido? Traté de dar una explicación plausible de este hecho: ocupada Buenos Aires en buscar modelos afuera, preocupada por la información que suministran revistas y libros, la ciudad y particularmente el medio cultural no habían visto la riqueza de este arte o artesanía, según como quieran llamarla. José Gobello, presidente en aquel entonces de la Academia Porteña del Lunfardo, me miraba con ojitos irónicos "Este 'gaita' (por gallego, por extensión español) no vendrá a dictarnos cátedra sobre nuestra ciudad...". Después de la provocación era necesario dar ejemplos.

Las diapositivas que proyectamos luego eran decisivas y no obstante no sentía el fluido del público. Las obras de Brunetti, Carboni, León, Andrés y Arce eran contundentes. Durante una hora volqué una información precisa sobre los protagonistas de este arte, la técnica, la historia, el origen de la letra gótica. En fin, sobre un mundo del cual ninguno de los presentes tenía referencias. Hablé sin papel. Improvisaba. Probablemente esta conferencia estuvo lejos de ser exhaustiva pero sentía que había dado mucho. La conferencia fue bien acogida pero curiosamente no quedamos satisfechos. Pedimos a los presentes que firmaran en un libro. José Gobello me miraba con ternura y con una pizca de ironía. Cuando escribió en el libro fue explícito: LOS CIEGOS VIMOS.

Heriberto Arbolave desde los inicios de nuestro trabajo se había mostrado muy interesado por el tema. Como coleccionista de arte tenía una apertura mayor: guardaba en su casa pedazos de un carro siciliano. Mostró interés en que pudiéramos dar a conocer nuestra investigación, en su estudio de arte en Ingeniero Huergo, frente al puerto. No se trataba aún de públicos masivos. Se trataba sólo de un público más vasto de amigos. Por primera vez invitamos a un fileteador. Fueron León Untroib y su señora pero les avisamos que nos los presentaríamos a nadie antes del final de la conferencia. Además de este pequeño efecto teatral, un guitarrista de tango iba a acompañar la conferencia.

Llegó el día. El público iba entrando al estudio de Arbolave. Como en las conferencias anteriores, nadie sabía cuál era el tema a tratar. El título "Los veros maestros pintores de Buenos Aires" era bastante impreciso. Apareció León con su mujer y en una salita pude conversar con ellos "Mi marido está nerviosísimo" me confesaba ella. La gente se acercaba para saludarme pero contrariamente a mis costumbres no presenté a nadie a León y a su señora, porque era lo convenido. Estaban presentes José María Mieravilla y el pianista Sebastián Piana, una gloria del tango.

Atrás en el fondo estaban León y su mujer. Le mandé una mirada al fileteador para que supiera que los dos estábamos embarcados en una misma aventura. La conferencia era la

misma del Banco Central de la República Argentina. Pero no me iba a poner en batallador. El tono sería: "Esto es importantísimo, y aunque no me crean no cambiaré de parecer". El tono es a veces más convincente que la misma palabra. El guitarrista daba un clima poético que ayudaba a mi propósito.

CARLOS CARBONI

Al fin, cuando se prendieron las luces, lo miré a León para comunicarle que los aplausos eran para él. Faltaba el golpe final: "Estimados amigos, ustedes se preguntarán dónde están, dónde viven, cómo son estos fileteadores, estos 'veros artistas pintores de Buenos Aires'. Pues bien, les presentamos a uno de ellos, a León Untroib, que está sentado en la última fila". León se incorporó para agradecer un aplauso cerrado. Todo el mundo lo rodeó. Le hacían preguntas, lo felicitaban. Fue un día de gloria.

Cierta vez un periodista radial, al concluir un reportaje me hizo una pregunta que sin duda encanta a muchos artistas plásticos: "Si usted tuviera que citar tres nombres de artistas que usted admira, cuáles nombraría?". En estos casos es habitual nombrar a Miguel Angel, a Rembrandt y otros de este nivel, esperando que un poco del oro de estos artistas caiga sobre nuestras cabezas: "Dime con quién andas y te diré quién eres". Vacilé una fracción de segundo antes de contestar. Mi mujer adivinó mi pensamiento y sonrió. Era realmente tentador. Recuerdo perfectamente lo que dije porque fueron instantes intensos: "No te daré el nombre de tres artistas. Te citaré a uno solo, a Carlos Carboni". El periodista tuvo que preguntar quién era ese desconocido que venía en reemplazo de tres luminarias. Quizás imaginó que era algún maestro amigo y que deseaba honrarlo un poco como algunos que aprovechan el espacio radial para mandar saludos a la madre. Su pregunta era de rigor.

Mi respuesta fue breve: "Un fileteador de Buenos Aires". El periodista se encontró ante el dominio de lo desconocido: "¿Un fileteador? Un hombre que filetea camiones y carros... ¿Cómo me ha dicho que se llama?". Le repetí el nombre del fileteador: "Carlos Carboni. El artista más abocado a su trabajo que hayamos conocido, fiel a sí mismo, a su medio, auténtico y con la alegría desbordante de la creación". El periodista estaba visiblemente conmovido. Hombre de Buenos Aires, enamorado de Buenos Aires, fue para él como si las cosas entraran en otro orden. Terminada la audición nos bombardeó con preguntas. ¿Cómo habíamos conocido a Carboni? ¿El filete venía de Sicilia? ¿Cuándo había nacido el filete? ¿Qué otros fileteadores habíamos conocido? Dimos pocos, muy pocos datos pero esto marcaba el peso de nuestra investigación y de nuestro cariño.

Mi comentario por radio tuvo derivaciones insospechadas. Una vecina de la calle Ballivian, justo frente a la casa de Carboni, estaba escuchando la audición y tuvo tal emoción que salió a la calle, la cruzó a riesgo de perecer bajo las ruedas de un camión y entró corriendo en la casa del fileteador. "¡Don Carlos hablaron de usted por radio!". Don Carlos no se inmutó.

*"Carlos Carboni.
El artista más abocado
a su trabajo que
hayamos conocido, fiel a
sí mismo, a su medio,
auténtico y con la
alegría desbordante de
la creación."*

SALVADOR VENTURO

Su vida no iba a cambiar por eso. "Esto son cosas de Barugel y Rubió".

Poco después, Eduardo Baliari nos publicó una serie de notas en su revista *Caballete*, titulada "Informe sobre el filete". También nos pidió material para escribir una nota en el diario *Clarín*. Esta fue la primera nota periodística sobre nuestra investigación. Por primera vez se nombraba a los fileteadores con nombre y apellido, a los del presente y a los del pasado. La nota, escrita por un poeta, con ese estilo que caracterizó a don Eduardo, empezó a despertar curiosidad en la ciudad. Alguien nos comentó el artículo: "Hay otros que desean organizar una muestra sobre el filete. ¿Lo sabían? Lo leímos en *Clarín*."

El resultado milagroso del artículo de Eduardo Baliari fue una carta que recibió León Untroib, quien se comunicó al instante con nosotros. La carta estaba firmada por Margarita R. Venturo de Santos, se trataba de la hija de Miguel Venturo, de "Miguelito". En su carta, la hija del legendario fileteador daba a entender que suponía que el autor de la valorización del filete no podía ser sino León Untroib. Era inimaginable para ella que una persona que no era del medio, hubiese podido emprender esa tarea. Hablamos por teléfono con ella. Le explicamos que éramos amigos de León y que deseábamos verla. La señora nos dio una cita.

Vivía en la calle Virrey Ceballos al 1700, allí por Monserrat. Es un barrio donde alternan las casas viejas, con grandes ventanas verticales protegidas por rejas y edificios de varios pisos de gusto indefinido. En uno de estos edificios vivía la señora. La hija del gran fileteador "Miguelito" era una mujer joven de grandes ojos asombrados. No le costó mucho entender que nuestro estusiasmo era genuino. Lo que más le sorprendió fue que supiéramos tantas cosas de su abuelo y de su padre. Tomamos café, charlamos. Ella se dejó llevar por los recuerdos. Su padre había sido un hombre de salud frágil y había fallecido muy joven, dejando un vacío en la familia. Nos sacó de carpetas gran cantidad de documentos, fotos, cuadros, bocetos para pergaminos. Le pedimos permiso para llevarnos este material a casa para poder fotografiarlo. En ningún momento puso algún reparo en prestarnos el material. Cuando vio que tomábamos sus tesoros bajo el brazo dijo lo que esperábamos: "No lo pierdan. Es lo único que me queda de mi padre".

Para Carlos Carboni la noticia de que habíamos visto a la hija de Miguel Venturo fue como la ruptura de un dique. Nos contó en varias oportunidades lo que recordaba de él. Resolvimos grabarlo. Hemos conservado aquí la modalidad del lenguaje de Carlos Carboni: "El primer fileteador que conocí, que vi haciendo estos trabajos fue el viejo Salvador Venturo, el padre de Miguel, el marino".

En efecto, Salvador Venturo, nacido en la isla de Procida frente al puerto de Nápoles, había pertenecido a la marina mercante italiana. Su título de capitán le había sido concedido por el Rey Víctor Emmanuel. De su período de marino queda una acuarela de un barco en

una tormenta, acuarela con el sabor de esos ex-votos marinos que se obsequian a la Virgen, para agradecer el desenlace feliz de una tempestad.

MIGUEL VENTURO

"Tenía una barba blanca y fumaba cachimbo (pipa) apoyado en una madera, eso lo hacía muchas veces cuando terminaba de comer, al medio día. Se agarraba el *Jornale de Italia* y ponía una tabla en el suelo. Ponía un taco de madera o algún pedazo de asiento de coche como almohada y agarrando el *Jornale*..., así... se ponía los anteojos de acá... a la pipa le ponía un cañito un poco más largo y con eso fumaba".

Los recuerdos de Carlos Carboni eran fieles hasta en los últimos detalles: "En la época sólo se hacían algunas flores, algunas líneas y por algunos centavos, se le pedía al viejo Salvador Venturo que pintara, en el pescante del carro, un *bastimento*, una nave en italiano". Quizás era la profesión primera de don Salvador la que había hecho nacer la "bastimentomanía". Quizás simplemente para esos italianos, el *bastimento* era el sueño de volver con los bolsillos llenos de oro.

Estos recuerdos de Carlos Carboni suscitaron controversia. En efecto, don Carlos había dicho que era Venturo "el primer fileteador que conocí, que vi haciendo estos trabajos..." Y este comentario fue interpretado como que el primero que vio, o sea Salvador Venturo, fue el primer fileteador. Don Salvador llegó siendo grande y no se formó como los otros fileteadores -Vicente Brunetti o Cecilio Pascarella- en el medio de las carrocerías. Salvador Venturo, "el marino", quizás habría sido el único italiano que pudo introducir el arte de los carros sicilianos. Y no obstante, al empezar a filetear en las carrocerías para hacerse de unos pesos extra, adoptó el estilo ya existente en Buenos Aires. Es de suponer, entonces, que no trajo consigo la tradición siciliana de decoración de carros.

En la entrevista, Carlos Carboni parece vacilar un instante cuando le preguntamos por el origen del filete. "No sé si llegó también por parte española. Viene de Italia, de la baja Italia, eso de decorar. El arte decorativo es *tano* (contracción de italiano). No sé en qué fiesta, todavía se sacan para un desfile, carros decorados con alegorías. Hay carros pintados con cuestiones religiosas de iglesia, santos, vírgenes, la Pasión de Cristo. Me lo estuvo contando un señor que lo vio y los guardaban aún. En cuestión de tallado de madera son fantásticos. Se sacan para la fiesta del pueblo. Después vinieron aquí y gustó. Así entró el filete con unos agregados. Los *tanos* lo adoptaron y además han llenado la Argentina."

CARROCERIAS
(ABAJO DE PIE CON LOS BRAZOS CRUZADOS, MIGUEL VENTURO)

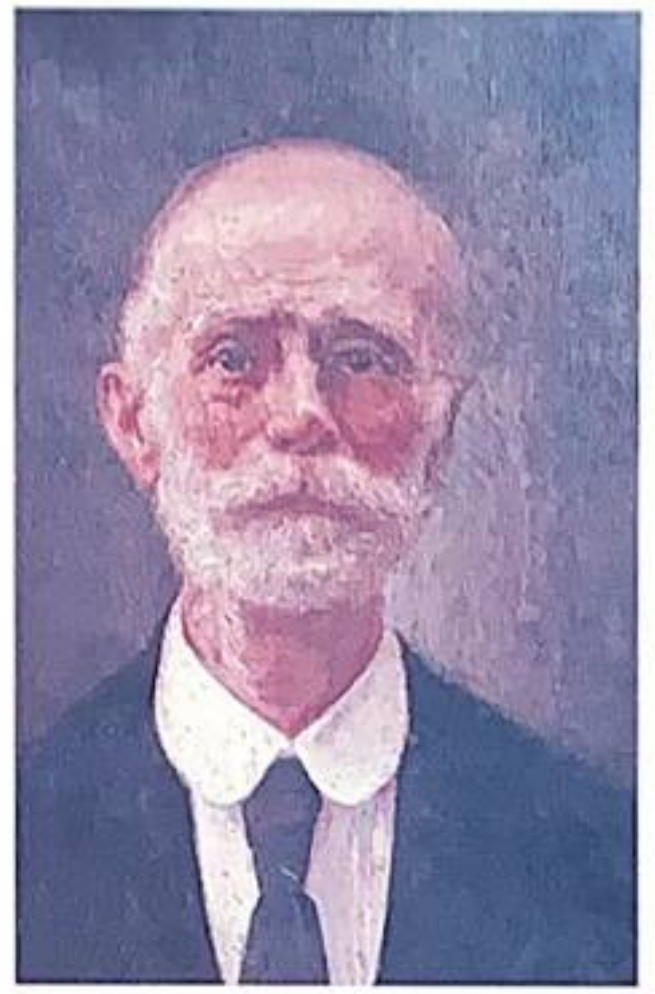
Parece evidente que estas aseveraciones de Carboni fueron inspiradas por las ideas de ese "señor" que le habló de los carros sicilianos. Por otra parte, el fileteador es claro en cuanto a las diferencias notables entre el arte de de-

"En la época sólo se hacían algunas flores, algunas líneas, y por algunos centavos, se le pedía al viejo Salvador Venturo que pintara, en el pescante del carro, un 'bastimento', una nave en italiano."

Carlos Carboni

FILETES DE LEON UNTROIB

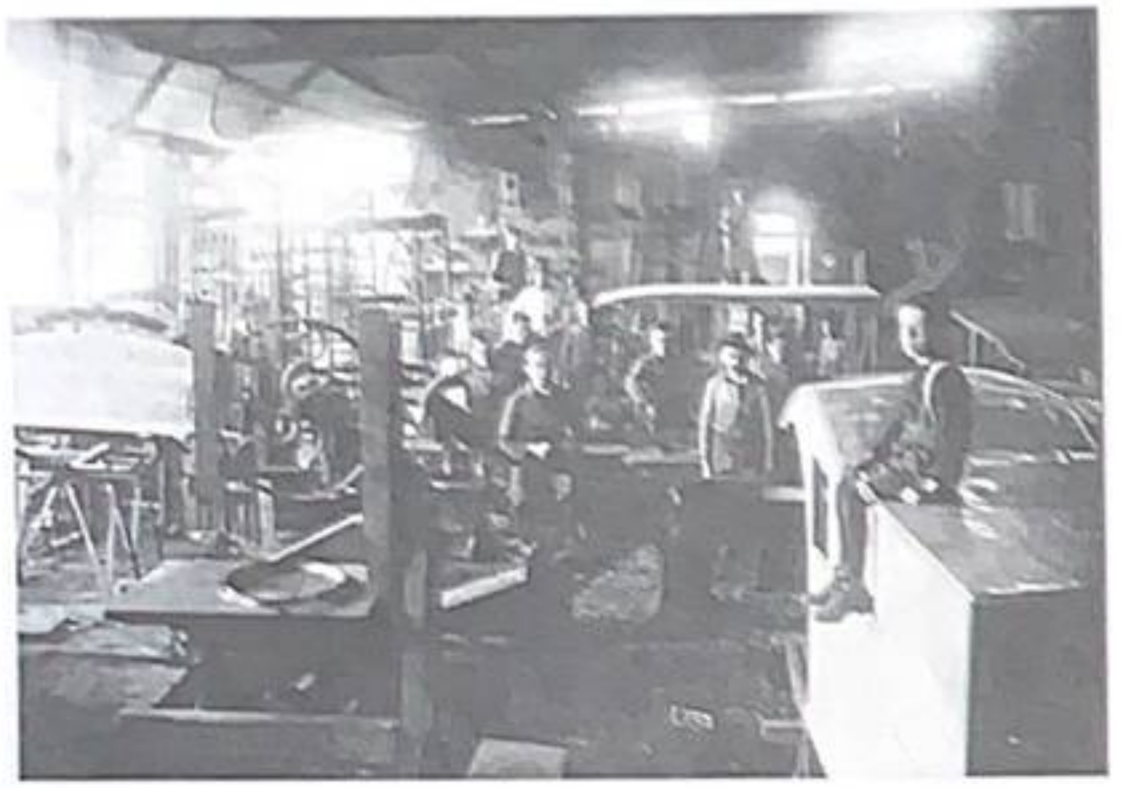
ACUARELA DE SALVADOR VENTURO



RETRATO DE SALVADOR VENTURO
REALIZADO POR SU HIJO MIGUEL

MIGUEL VENTURO BOCETO

FILETES DE LEON UNTROIB



corar carruajes en Sicilia y el filete porteño. Diferencias en los temas y en la técnica. Años después Carlos Carboni, en presencia de Roberto del Villano fue categórico: "¡Ma' qué va a venir el filete de Sicilia, si éramos todos una manga de analfabetos!".

Los carros sicilianos que pudimos observar en el curso de nuestros viajes, parecían derivar de la carroza o de los altares renacentistas. Es probable que en un cierto momento tallistas, carpinteros y pintores dedicados a realizar altares y carrozas, se hayan visto con menos trabajo y hayan derivado sus habilidades hacia los carros de particulares. Es probable que Carlos Carboni haya querido decir que quienes vinieron a la Argentina y llenaron el país fueron los italianos. Y que a éstos les gustó el filete por afinidad con aquellas tradiciones.

Refiriéndose justamente a los italianos venidos a la Argentina, decía Carboni: "Compraban un carrito y tenía que tener estas cositas. Y los hijos avanzaban. Las fábricas de carros se esmeraban y buscaban los mejores pintores para agradar al cliente que le gustaba todo esto del 'chiche'. En el fondo el cliente iba en busca del filete". Y el hijo de Salvador el marino, Miguelito, aprendió con un profesor y muy pronto superó al padre.

"El padre, cuando estaba allí, no quería que fuera, porque cuando Miguel hacía algún trabajo, le daba más vista. El padre sentía que lo descartaban. El dueño del taller decía 'Salvador, mandame a Miguelito'. Salvador, a veces se quejaba pero no en serio, él estaba orgulloso porque su hijo hacía cosas que todavía nadie hacía, siendo un muchacho.

El que introdujo el cambio fue Miguel Venturo. El fue a estudiar a Bellas Artes. Nosotros aprendíamos al hacerlo directamente, en cambio él era más de escuela. Se aprendía de otra forma. Cecilio tuvo escuela. El viejo Brunetti, padre de los Brunetti, también tuvo escuela. Fue compañero de Cecilio, y Mentaberri también estuvo con ellos.

A medida que pasaba el tiempo, el que más sabía, más trabajaba y más ganaba. [...]. Si él (Miguel) hubiera tenido brazos para repartir, todos iban a él. Creo que las tres cuartas partes hubieran querido a él para trabajar, a Miguel Venturo. El hizo una sociedad en la cual metió primos, parientes... etc. entre los cuales había uno que dibujaba muy bien, otros letristas, otro fileteador. Llegaron a ser seis o siete. Después se fueron dividiendo. Miguel se enfermó. Yo lo conocí desde chico, cuando el padre lo traía. El debía tener dos o tres años más que yo. Ahora tendría unos 75 porque yo tengo 72. El, pegado al padre, inteligente como era, noción que tenía y gustar como le gustaba, lo hacía con más facilidad.

Miguel abarcaba casi todo el mercado del fileteo, porque cambiaba continuamente, en cambio Cecilio se mantenía en lo mismo. Después cambió la florcita porque todos hacían

pajaritos y comenzó a poner dos pajaritos juntos en la parte de arriba del panel del carro, pero se mantenía siempre con las mismas decoraciones. Si le pedían que hiciera algún dibujo con pajaritos le ponía siempre el mismo".

Muchas veces recordaba Carboni su amistad con Miguel Venturo. "Un día le dije a Federico González (Yrigoyen): 'Cómo me gustaría que viniera Miguel a trabajar aquí'. Y vino a ayudarme. Estábamos Miguel, Federico y yo. Hacíamos carritos hieleros en Vicente López. Ya hacía rato que no nos veíamos. Yo tenía que ir a hacer un carrito de panadería para la Panadería Colón de San Isidro. Tenía que pintarlo a Colón. Y vino Miguel hasta Urquiza, a mi casa, y dijo que quería ver todo aquello de cuando éramos pibes, donde estaba la fábrica de carros. Fuimos caminando. Y pasamos por la fábrica donde él vino a hacer, no sé si los primeros filetes. Aquí, enfrente, donde estaba el corralón de Canevaro. Ahora hay rascacielos. Yo tenía 15 ó 16 años, él 18 ó 20 y ya trabajábamos juntos."

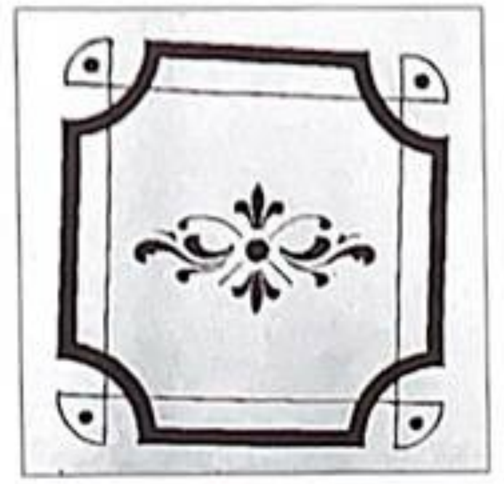
MIGUEL VENTURO BOCETOS

Carlos Carboni realizó una serie de dibujos en blanco y negro para ilustrar la evolución de las imágenes en los carros y los camiones. En el curso de la entrevista grabada habló sobre estos dibujos. El texto resulta muchas veces confuso, porque Carlos Carboni siempre ha hablado como si todo el mundo tuviera que saber de filete. Este es el texto referente al dibujo Nº 1:

"En los carros pasó lo siguiente, yo voy a contar más o menos lo que yo ví cuando empecé con este trabajo. Esto no quiere decir que no hubo algo antes. Lo primero que conocí fueron estos dibujos... estos ornatos, estos dibujitos... esto era carro de horno, carro de quinta, eran los carros que había, la chata. No se los adornaba demasiado, se les hacía un adorno llamado "banda", con un filete cruzado, y después se le hacía una patita. En este estilo se podía variar cambiando la patita. ¿El primero en qué época se hizo? No puedo decir que yo vi los primeros trabajos de éstos, pero cuando empecé a verlos, fue alrededor de 1912."

"Más adelante se empezó a usar este tipo de dibujo, es una espiral con una flor, ya había otros pintores que estaban haciendo estas cositas, alrededor de 1916. En esta época el fileteador que conocí fue Alejandro Mentaberri con quien fui a trabajar alrededor de 1920. (Dibujo 2).

Ya él agregaba a la tabla más trabajo. Habían pasado unos años y se acostumbraba filetear las chatas de horno*. Se hacía, por ejemplo, un filete, a veces se ponía un cuadrado, otras veces se cortaba y se le hacía una bolita. Para hacerle a Ud., uno por uno, estos motivos, tendría que estar más de un mes, porque cada uno lo variaba a medida que pasaba el tiempo o aparecían nuevos fileteadores. Yo no conocí lo que hacían todos pero lo veía en la calle. Este fue el trabajo que se fue haciendo en esa época y se siguió en los carritos de lechero." (Dibujo 3).



1

**La chata de horno era un carro grande de cuatro ruedas, tirado por varios caballos, que se usaba para transportar ladrillos.*

"En la parte trasera de los camiones se pintaba una calavera a modo de advertencia 'no pases por la derecha porque vas a morir'."

"Compraban un carrito y tenía que tener estas cositas. Y los hijos avanzaban. Las fábricas de carros se esmeraban y buscaban los mejores pintores para agradar al cliente que le gustaba todo esto del 'chiche'. En el fondo el cliente iba en busca del filete."

Carlos Carboni

2

4

"El, (Miguel) usaba mucho esto pero en vez de ser de un solo color, el ornato era sombreado, hecho con soplo. Y después los claros: lo de antes era de un color solo, o si el carrito era verde, azul y colorado, esos colores combinados. Era el ambiente que había. Carro de horno pintado la parte de abajo azul, unos palitos que tenía en blanco y el tablero otra vez en azul, y quedaba la bandera argentina. Otros verde, blanco y colorado y quedaba la bandera italiana. Eran los colores que más se utilizaban para los carros. Por ejemplo, el carro de horno: si era verde se hacía un filete cremita y la flor, esas cuatro o cinco hojitas, se hacían blancas directamente. No se hacía mucha cosa. Se ponía un blanco un poco sucio y después se le daba por encima unos golpecitos de blanco puro, para dar brillo.

En el carrito lechero, cuando lo hacía Cecilio (Pascarella), ya está la florcita como en las tablas que hacemos ahora, más trabajada. Y entonces todo este ornato, todo sombreado, quiere decir que se le daba claro y oscuro; se le hacía su sombra y después se le daban los filitos de claro y todo eso. Fue Cecilio Pascarella quien introdujo la sombra.

En este tiempo había otro pintor que no recuerdo el nombre, que ya iba haciendo esto, pero Cecilio (Pascarella) en los carritos de lechero y después en las jardineras de panadero, fue el que hacía estos trabajos. Las jardineras de panadero ya son otra época, llegando al 1930, y venimos para adelante.

El trabajo ordinario, se seguía haciendo sin sombrear sin nada. En las jardineras de panadero se acostumbraba a hacer una curva donde se ponía el nombre y se adornaba con ramas formando espigas que lo rodeaban. Quedaba el nombre PANADERIA y rodeándolo los ornamentos con espigas. Y esto Cecilio lo hacía sombreándolo, tenía su propio estilo. Todos los pintores hemos tratado de imitarlo y seguir ese estilo, que fue el más acertado para el carro. Era el hombre que le ponía al carro lo que el carro precisaba.

El primer filete se hizo sobre los carros y luego pasó al automóvil. Los primeros automóviles fueron carruajes a motor. Comenzó así el filete y se adaptaron a los carros, a los carritos. Los carros de campo no se filetearon nunca. Solo aquí en la ciudad se hizo.

El lechero buscaba al que le hiciera el mejor trabajo. Y comenzaron a poner historias en el carro. Estilo de Cecilio. Un dibujo... antiguo, donde se empiezan a poner flores. Al primero que le vi esto fue a Miguel (Venturo), hijo de Salvador Venturo. Es al que yo seguí. Flores, pelotitas y colores sombreados. No se hacían curvas, ni se agregaban dibujos pero se puede seguir la línea con el pincel y terminar con espirales y curvas.(Dibujo 4).

Algunas variaciones que más adelante aparecen, son el pajarito, para carros de verdulero. Quién lo empezó, no sé, pero cuando estuve con Pedro (Unamuno) y Federico González (Yrigoyen) que eran socios, ya se hacía en algunos carritos de lechero algún pajarito.

Había otro estilo que también se hacía mucho, es el que le conocí a Miguel. Era algo así...(Dibujo 5). Esto mucho en carro de verdulero. Una especie de lira, haciendo florcitas y otro filetito. Era italiano, español y argentino y pare de contar, que en ningún otro lado

3

5

6

8

se ocupaban de esto... Se combinaba el escudo argentino con una bandera italiana. Había seis combinaciones posibles con las banderas y escudos de los tres países.

El camión de mercado se hacía con cuadraditos como había sido la chata primitivamente. No era el camión de mercado lo que es hoy, era con cuadraditos, palotes, baranda de hierro y paneles. Madera torneada. Hoy es diferente.

Entre 1940 y 1945, Vittorio hacía los camiones de un tal Perez. Ya empezaba a entrar el ornato, había quien hacía esto. Es este el período en que Miguel Venturo modificó el arte del filete: bandera argentina, bolitas sombreadas, mucha decoración y sombreado que le daba vida a la decoración. En cambio el fileteado de Cecilio... Miguel criticaba el ornato de Cecilio, a quien no le gustaba el sombreado. Además hay algo que ahora uno viene a entender, muchos pintores pecan por eso: nos apuramos demasiado. Salió algo dos centímetros más abajo y no se borra, le dio una pincelada donde no tenía que ir y la deja. Es que hoy se vive apurado.

Los costados de los camiones de tonelero, que llevaban los barriles de vino, eran cuadrados. Después tenían una baranda grandota de fierro. Esos camiones eran los que buscaban de los almacenes, cantinas, etc.... los barriles vacíos. Primero fueron chatas. Después vino el camión y en el camión se metió todo eso, porque Miguel era hombre, ya hacía muchos trabajos.

Empezaban a pedir todo 'lleno' (en la jerga del medio, con muchos filetes y ornatos). Calcule ocho paneles todos hechos así de esa forma, en camiones de carnicero, de tonelero. (Dibujo 6). Algunos eran más grandes que otros. Se hacía un cuadrado y puntas de diamante. Se le daban más vueltas para alargar. Se hacía todo con pintura mate, como lo estoy haciendo yo ahora.

Miguel decía que ninguna superficie que brilla puede brillar toda a la vez. Son los filos los que brillan, los bordes se esfuman. Esto es igual, todo oscuro y después, golpes de luz en los filos, en los bordes, en el medio.

Hay que entonar con el fondo. Sobre el color siena se mete amarillo *nápole*, bien brillante.

Hay que dibujar pensando cómo se va a sombrear. Si se proyecta de arriba entonces para todos los ornatos tiene que quedar la luz de arriba, o del otro lado, pero no de ambos. Aquí hay otro estilo para carrito. (Dibujo 7).

Todavía se hace esto, diga que el camión ya no existe más, si no, se haría.

Que le agregue más flores, más vueltas que lo haga más complicado, eso depende de uno, se hace de acuerdo al cuadrado... Esto es bonito...(Dibujo 8).

Aquí hay otra flor, no se cómo se llama, lo saqué del libro de dibujo que yo miro, (Carboni encontró este libro dentro de un tacho de basura). Allí hay algunas recetas de las pinturas de cielos rasos. (Dibujo 9).

El dragón se lo ví a Venturo. El hacía óvalos en los camiones para poner las letras y les hacía unos dragones del Teatro Cervantes. El ornamentó el dragón como quería."

7

9

CARLOS CARBONI. GARDEL

12

La exposición en Wildenstein. Repercusión.

Seguían llegando tablas y más tablas. Nuestro primer propósito se había cumplido. Habíamos rescatado todo lo que estaba amenazado de destrucción. El conjunto estaba compuesto por tablas de diferente índole. Algunas muy viejas y otras realizadas especialmente para nosotros. Las tablas nuevas, en general, eran superiores a las tablas antiguas si bien éstas tenían el encanto de otros tiempos. A muchos fileteadores les oíamos decir que lo que se estaba haciendo era el apogeo del filete. Este arte estaba, pues, en su apogeo cuando ya algunos auguraban su pronta desaparición.

Nos planteamos como prioridad lograr una fecha para la exposición. Armábamos paneles, hacíamos copiar fotos, redactábamos textos. Por otro lado la Galería Wildenstein no había querido renovar el contrato de alquiler del local en la calle Florida y había preferido la solución de la compra de una casa de varias plantas en la Av. Córdoba. Para lograr una remodelación de la casa y hacerla apta para una galería de arte se necesitaría esperar dos años. ¿Cómo explicar a los fileteadores que el proyecto estaba aplazado? La muestra debía hacerse ese año.

El Sr. Lupo A. Stein y su señora ya estaban embarcados en el problema del traslado de la galería, pero creo que los conmovió nuestro entusiasmo. Un día que estaban en casa nos hicieron una propuesta. Realizar la muestra como cierre de la galería en la calle Florida. Pero la propuesta iba acompañada de una condición: nosotros debíamos atender al público para dar tiempo a los empleados de preparar la mudanza.

Ese mismo día los cuatro hicimos una selección de las piezas. Era necesario reducir las setenta piezas existentes a menos de la mitad, porque los salones de la galería no permitían la exhibición de todo el material.

Un amigo nos pidió material para presentarlo en una revista para una posible nota. A los pocos días volvió para decirnos que el artículo no "corría". El jefe de redacción de la revista había sido categórico: "Disculpen pero estamos cansados de ver 'estas cosas', que no serán nunca noticia".

Cuando llegamos el jueves por la mañana a la galería y empezamos a desembarcar pedazos de carro, pedazos de camión, nadie se dio cuenta. Sería interesante estudiar la curiosidad de la gente caminando por la calle. Ven y no ven. Si uno se pone a mirar hacia el cielo, todos miran hacia el cielo. Como nadie miraba los pedazos de carro y camión, nadie se percataba.

Adriana Dhers de Stein y Esther Barugel, mi esposa, se ocuparon del armado de la muestra en el curso del día jueves. Mientras tanto, me ocupé de dar una vuelta por las redacciones de los diarios y las revistas. En

líneas generales no fue una tarea muy atractiva. En las redacciones pululan mediocres que creen que por ser solicitados son importantes. En la mayoría de las redacciones me desviaron hacia un energúmeno que tomaba notas mientras hablaba por teléfono: "Siga hablando, lo estoy escuchando". Temía que el material suministrado fuese alterado a tal punto que perdiese su atractivo. Pero tenía temores mayores: que la nota una vez en la mesa del jefe no obtuviera aprobación y fuera a parar al canasto. ¿Tanto trabajo, tanto cariño había sido puesto en la mesa y lo íbamos a jugar? La suerte estaba echada.

Afortunadamente hubo periodistas cabales que empezaron, a partir de nuestros datos, a estudiar el tema. Pero éstas serían notas para después de la muestra. La preocupación eran las notas para anunciarla. Y esto no se presentaba de modo nada auspicioso.

Una de las características de la galería Wildenstein era que se colgaban las obras en presencia del público. Este jueves 10 de setiembre, cuando volví de la gira por las redacciones pude apreciar el impacto que los filetes causaban sobre los visitantes. En aquellos años el Instituto Torcuato di Tella, había originado algunos escándalos y unas viejitas que entraron en Wildenstein, remanso de "buena vieja pintura", debían haber pensado que esta galería "tan seria" se había contagiado.

El viernes por la tarde, los empleados de la galería empezaron a levantar las piezas "presentadas" en el suelo. Resolví dar una vuelta por otras galerías y dejar algunos carteles que habíamos realizado. Nuevamente observaba cómo la gente quedaba descolocada. En estos momentos de esfuerzo uno se siente indefenso.

Al llegar a la galería mi señora estaba conversando con el Sr. Harold Foulkes, periodista de La Nación. Esto era auspicioso. Poco después entró en la galería un hombre que impulsado por un espíritu visiblemente nacionalista se puso a gritar: "Es necesario defender de una vez por todas, el verdadero arte nacional. ¡Basta de pintores extranjerizantes! ¡Basta!". Ante la imposibilidad de alcanzarlo detrás de su monólogo lo dejamos vociferar y gesticular como un ventilador de techo. Este caso no estaba previsto. Creemos (mera suposición) que le gustó la idea de la exposición sobre el filete. Pero he aquí que él no sabía estar conforme. Quizás cuando él pretendía defender el "verdadero arte de los argentinos" se refería a otra cosa y no entendimos.

A media mañana del sábado, la exposición estaba armada. Cada uno de los fileteadores o yunta de fileteadores estaba representado por un panel con su foto y sus opiniones sobre el filete. Por ejemplo en el panel de León Untroib se podían leer las siguientes máximas: "EL FILETE DA UNIDAD AL CARRUAJE. LA GENTE PIENSA QUE SON CALCO-

MANIAS". Nuestra intención no era presentar artesanos anónimos, sino artistas con nombre y apellido, con opiniones, con rostro porque sabíamos sobradamente que existe una idea errónea que emparenta al obrero y al artesano con un ser de pocas luces. Era necesario, pues, transmitir una noción de respeto y jerarquización.

FOTOGRAFIA EXPUESTA EN LA VIDRIERA DE WILDENSTEIN

Para mantener el clima propio del mundo del filete, a cada fileteador o grupo de fileteadores le dimos un título, una frase clásica de carro y camión, clasificada por nosotros, como frase de identificación.

Enrique Arce fue bautizado "el jilguero de Avellaneda". León Untroib se presentaba con "Soy de Parque Patricios". Carlos Carboni "el zorzal de Villa Urquiza", Andrés Vogliotti "El pibe de Devoto". Los hermanos Brunetti "Los hermanos sean unidos" y los hermanos Bernasconi, "Los hermanos de Segurola". Las tablas lucían como verdaderas joyas. Al lado de cada tabla, había un pequeño dibujo, que indicaba el lugar donde estaba ubicada la tabla en el carro o el camión.

Por fin, me indicaron que podía armar la vidriera. Puse una tabla de Andrés Vogliotti, aquella misma que nos habían regalado en un inicio en la Lucchese. Luego puse el letrero LOS MAESTROS FILETEADORES DE BUENOS AIRES, con letra gótica . Abajo una frase de camión ocurrente: FELIZ ADAN QUE NO TUVO SUEGRA, y a cada lado una foto de un carro y de un camión. Alguna gente que pasaba por la calle echaba una mirada al descuido y seguía de largo. Otros tardaban en reaccionar. Miraban. En su rostro se podía leer una cantidad de sentimientos contradictorios. Muy pocos relacionaban esta vidriera con una exposición. Algunos miraban si había una puerta y entraban. Tardaban un tiempo antes de tener una idea sobre el juego que debían jugar. Deambulaban por las salas, distendidos. Como siempre había curiosos: "¿Se venden estas obras? ¿Dónde las consiguieron? ¿Es una exposición? ¿Hasta cuándo estará abierta?". Otros entraban y salían sin decir una palabra.

No obstante, algunas de esas primeras personas que entraron dijeron lo que no esperábamos:"Gracias por hacernos volver a la infancia". El filete, de modo inconsciente estaba en el fondo de la memoria colectiva de la ciudad. El jefe de redacción que opinó "estamos cansados de ver eso", estaba hasta cierto punto en lo cierto. Uno está siempre cansado de la rutina de la vida cotidiana, pero con el tiempo esta rutina se vuelve un hermoso recuerdo.

Cuando estaba arreglando la vidriera, pasó un joven pintor, uno de los tantos artistas dichos de vanguardia, que se relacionan con el mundo con un discurso difícil y problematizado. El azar hizo que este sábado 12 de septiembre con el olor a la primavera que se acercaba, pasara frente a la vidriera de Wil-

1

2

3

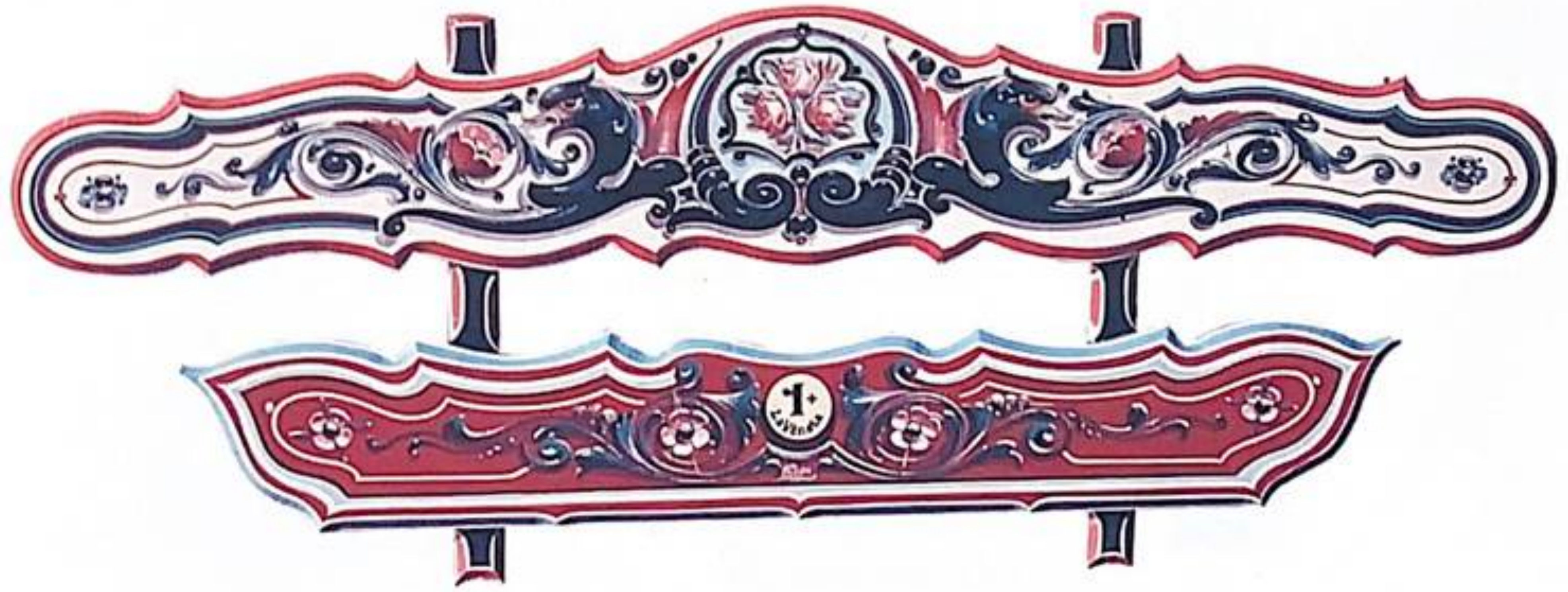
1. Enrique Arce
2 y 5 Carlos Carboni
3. León Untroib
4 Hermanos Bernasconi
6.Andrés Vogliotti
7. Tabla donada por La Véneta

4

5

Enrique Arce fue bautizado "el jilguero de Avellaneda". León Untroib se presentaba con "Soy de Parque Patricios".
Carlos Carboni "el zorzal de Villa Urquiza", Andrés Vogliotti "El pibe de Devoto". Los hermanos Brunetti "Los hermanos sean unidos" y los hermanos Bernasconi, "Los hermanos de Segurola".
Las tablas lucían como verdaderas joyas.

6



7

E.B Y N. R. CON LOS HERMANOS BRUNETTI

denstein y pudiese ser yo, perdido en la oscuridad de la sala, testigo del hecho. Miró la vidriera, se detuvo. Quedó así clavado frente a los filetes. Su rostro expresó el desconcierto. No. Esto no estaba previsto en sus cálculos. Se podían exponer latas, papeles arrugados, troncos pintados, bolsas de cal pero "esto" no podía exponerse, no estaba permitido por las revistas que llegaban de allende los mares y eran su guía. Tuve la impresión de que este hecho era sintomático: los artistas plásticos no darían su apoyo. Sólo podríamos salvar la exposición del fracaso si lográbamos alcanzar al "gran público".

El lunes 14 apenas nos despertamos corrimos a buscar los diarios. En la sección de arte de La Nación había una nota detallada sobre la muestra, algo inusual antes de una inauguración. Era una nota de información, sin énfasis. Seguimos hojeando el diario y un poco más adelante en la página de noticias locales, descubrimos otra nota recuadrada en negro y con la reproducción de una tabla de Carlos Carboni, la primera que nos entregó, de fondo blanco con dos magníficas cabezas de caballo. La nota era de Harold Foulkes. Era breve, pero cálida y comunicativa. El periodista citaba los títulos que habíamos otorgado a cada fileteador o yunta de fileteadores. Dos artículos en un mismo diario era algo increíble.

A las 10, en el momento de la apertura, estábamos en la galería. Las dos notas de la Nación habían desencadenado algo imprevisible. A cada instante entraban periodistas solicitando fotos y datos. Era necesario atender uno por uno. Si los periodistas de la semana anterior me parecieron unos fantoches, estos, que sabían a qué venían, nos parecieron verdaderamente interesados. El teléfono de la galería no paraba de sonar. Se deseaba hacer un reportaje en una carrocería. Se solicitaban fileteadores para una audición de radio. Un canal de televisión preguntaba la hora oportuna para filmar. Un fotógrafo solicitaba permiso para sacar fotos. Fuimos a almorzar. A las 3 estábamos de vuelta en la galería para atender a público y periodistas.

N. R. CON LEON UNTROIB Y SU ESPOSA

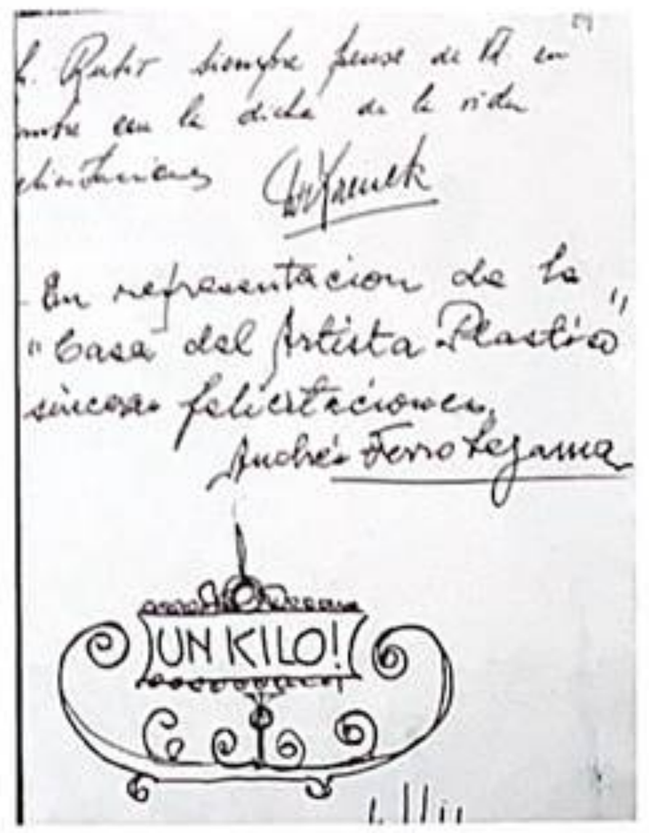
El público fue *in crescendo*. A las cuatro, había una que otra persona. A las cinco el número de visitantes era respetable. A las seis no se podía entrar en la sala. Al observar la gente que iba entrando en la sala uno se daba cuenta de que habíamos lanzado un mensaje abierto. Se observaban entendidos en arte, coleccionistas, pocos artistas, y un público que no solíamos ver frecuentar exposiciones. Empleados o empresarios, mujeres, jóvenes... Pero el contraste notorio era el mundo de las carrocerías, carpinteros, pintores de liso, herreros, dueños de carrocerías y sobre todo fileteadores, que no esperaban esta res-

puesta fervorosa. Nosotros estábamos gratamente sorprendidos. ¿Qué sucedió en ese marasmo de gente? Recordamos hechos como pantallazos. Un hombre con un radio-grabador deseaba hacer un reportaje. Lo derivamos a Enrique Arce que nos miraba con espanto. A otro lo orientamos hacia León.

HABLA JOSE GOBELLO
AL FONDO CON PAPELES EN LAS MANOS, LUISITO ZORZ

Era notable como el panel que mayor éxito tuvo en un principio fue aquel de las frases de carro y camión. El público llegaba condicionado por una propaganda de años. Luego, al enfrentarse con la excelencia de los trabajos de todos, se iban desparramando por la sala.

Entró un hombre. Se dirigió hacia alguien que nos lo presentó: "Soy Alejandro Mentaberri". Cuando le preguntamos si era el hijo del fileteador, en su mirada leímos sorpresa y orgullo. ¿Cómo este pasado casi olvidado, por arte de magia, volvía y despertaba tanto entusiasmo? El hombre estaba conmovido de que supiéramos de su padre. Y nos preguntó: "¿Llegó Carboni?". Carboni no había llegado y temíamos que no viniera porque estaba con un poco de fiebre. "¿Quién es el hombre alto, allí?". Le dijimos que era don Pablo Crotti. Entonces Alejandro Mentaberri nos confesó: "Cuando era chico, me sentaba sobre las rodillas de Crotti". Los presentamos. Se confundieron en un abrazo. No eran los únicos en reencontrarse, en abrazarse y hasta en llorar.



PAGINAS DEL LIBRO DE FIRMAS

Pero casi nadie se percataba de estas escenas , tan ocupados estaban todos en admirar las piezas. Eran dos muestras simultáneas. Era aquella del público, y aquella otra de un gremio esparcido por los cien barrios de la ciudad y sus alrededores que se encontraba después de separaciones prolongadas. Apareció la familia de Cecilio Pascarella.

Estaban presentes los Brunetti: Alfredo y Enrique y su familia, Andrés Vogliotti, José Guerriero, los carroceros, los dueños de la Véneta, de la Lucchese, los hermanos Erdocia. Cada uno con su modalidad nos agradecía este acto que era mucho más que una exposición, era una Fiesta del Filete.

Pero tenía yo una queja. No era una queja, era más bien un punto que debía poner sobre una i. Me acerqué a León que estaba radiante. Le agradecí todo lo que había hecho para darnos direcciones y luego a boca de jarro le pregunté: "¿Y León, valía la pena?". León me miró a los ojos. Los dos sabíamos lo que pensábamos el uno del otro. Sin decirnos una palabra sabíamos de la estima mutua. Sin él esta muestra no hubiese sido posible. Pero ¡Cuánto trabajo nos dio para entregar las

LEON UNTROIB Y ENRIQUE ARCE FILETEAN EN UN PROGRAMA DE TELEVISION

tablas! La señora de León que era muchas veces su intérprete nos dijo: "Mi marido quedó sin habla. Esto es increíble".

El público, el verdadero público, se siente cohibido ante la aparatosidad de la máquina cultural. No sabe qué pensar de los textos de aquellos que entienden la jerga. Y en la ausencia de talentos la maquinaria no abandona la aparatosidad sino que la aumenta, la infla, con resultados de más en más negativos. Pero si uno pudiera alcanzar al gran público, el público formado por distintas clases sociales, con un lenguaje claro, el público se brindaría. El arte actual es un prisionero, cotizado o no, de los "entendidos".

Poco esperábamos de los artistas plásticos. Un pintor, hoy fallecido, miembro de la Academia de Bellas Artes estaba mirando las obras expuestas algo sorprendido. Era un hombre que gustaba drapearse dentro de los pliegues de la túnica europeizante. Sin duda no había mirado a su país con mucha ternura y debía sentir un poco de desprecio por la "gentuza" popular. Lo vimos que miraba y miraba. Por fin se acercó a nosotros: "Vamos, Rubió, usted no nos va a hacer creer que 'esta gente' pintó 'eso'. Usted les preparó los colores". Tuve un instante de ira, frente a tanta injusticia.

José Gobello, presidente de la Academia Porteña del Lunfardo, hizo un discurso de presentación. Hombre hecho al trajín de las redacciones, para hablar se cubrió de un barniz de prudencia. Pero al rematar su discurso se dejó llevar por la alegría: "En nombre de la Academia Porteña del Lunfardo, en nombre de todos quienes gustamos de las expresiones artísticas del pueblo y las amamos, agradezco de todo corazón a la Galería Wildenstein que ha tenido el coraje de traer estos filetes a la calle Florida, que ha engalanado con estos filetes muros que se tutean, como quien dice, con nombres gloriosos. Porque el arte es uno solo, aunque sus manifestaciones sean diversas. Recuerdo que Caruso escuchó alguna vez a Gardel complacido y admirado. No tengo ninguna duda de que Pablo Picasso, si viviera en Buenos Aires recorrería esta muestra y sentiría un gran deseo de saludar a los expositores".

Las desventuras fueron muchas. Las citamos para dejar un testimonio del encuentro entre dos culturas, la oficial y la popular. Un crítico encumbrado nos preguntó si este trabajo se realizaba con pinceles de goma. ¿Cómo este hombre no sabía que existen pinceles de pelo largo, pinceles llamados de filetear? Era sintomático que quienes estaban más desorientados eran aquellos que mayores posiciones tenían en el medio artístico.

E.B., CARLOS CARBONI Y N.R.

También hubo quien nos insultó porque creía que nos quedaríamos con esta obra en casa. Pero cuando le dijimos que iría a parar a un museo sólo supo decir "¡Ah, bueno!".

Qué importaban las pequeñas miserias. Importaba la fraternal unión con nuestros amigos. El rostro de León, aquél de Andrés, la sorpresa de Arce y la mesura de los Brunetti: "Nos van a perdonar, pero esto sobrepasa lo que ustedes nos habían prometido". Llegaron los hermanos Bernasconi, con sus espléndidas mujeres. Este día Roberto Francisco sonrió. Preguntamos si cuando lo conocimos estaba enojado. El hombre se diculpó: "Cuando trabajo no sonrío".

Carlos Carboni no había llegado. Era él quien más había trabajado. La selección lo había favorecido y también la elección de su trabajo, los dos caballos para la nota de La Nación. Nos preguntaban por Carboni, sus trabajos causaban muy buena impresión en el público. ¿Se perdería la fiesta? Por fin lo vimos abrir la puerta de la galería. No era necesario preguntarle su estado de salud. Caminaba algo encorvado y con pequeños pasos: "Estoy con fiebre pero igual quise venir. No les quería fallar". Sabíamos que su salud era débil. Acarreaba muchas enfermedades, dolencias y desgracias pero sabíamos también que el filete tenía el don de resucitarlo, de devolverle la vida. Lo tomamos del brazo y tratamos de abrirnos paso por el pasillo de la galería hasta la segunda sala donde estaban colgadas sus obras.

Un periodista se acercó a Carboni y le puso un micrófono cerca de sus labios. Era sin duda el primer micrófono que veía el fileteador, pero no se perturbó "¿Y maestro, qué le pa-

UN NOTICIERO FILMA EN ERDOCIA DURANTE LA EXPOSICION EN WILDENSTEIN

rece todo esto?". Carlos Carboni no hizo esperar su respuesta: "Me asombra que la gente se asombre con lo que hasta ayer no les asombraba". Don Carlos había dado en el blanco. Este era el tema de meditación. Se podía resumir en una sola pregunta: "¿Por qué no vimos el filete?". Esta pregunta no la formuló nadie porque hubiese enjuiciado el estado de las cosas culturales.

Sería imposible relatar todo lo que ocurrió de ahí en más. Las apariciones por televisión, por radio, los artículos. No ha existido otra muestra tan publicitada y no obstante no se había pagado un solo peso para esta publicidad. Algunos deshonestos presentaron el tema como descubrimiento propio. No era cuestión de detenerse ante las minucias. Aquella revista que nos había devuelto el material manifestando que "esto no interesa y no será nunca noticia" pasó por la sala, pidió fotos y sacó un artículo muy digno. Eduardo Baliari demostró una vez más su calidad en un artículo en el Clarín.

Antonio Carrizo, locutor volcado a la vez hacia la cultura y la expresión popular, dejó un mensaje en la galería, invitándonos a su audición. Hizo un primer reportaje a mi mujer y a mí. Tratamos de explicar las características de este arte peculiar y también las dificultades que tuvimos que sortear para realizar la muestra. Su deseo era tener dos fileteadores en su programa, para una segunda audición. El día indicado, pasamos a buscar a los hermanos Brunetti y luego a Carboni y los llevamos a los estudios que fueron de Radio El Mundo en la calle Maipú. Entrando por el pasillo de la radio, los tres fileteadores bien *empilchados* se reían, sobre todo Carboni, con su sombrero puesto, como se debe. Existía una gran confianza entre nosotros y le pregunté a don Carlos la razón de su risa: "¿Se imagina si el finado Magiori nos ve? ¿O bien Mentaberri, Federico o Rabuffetti?". El imaginaba perfectamente el encuentro y hasta oía las voces de sus compañeros fallecidos: "¡Seguro que todos ellos caen redondos de vuelta!".

Entramos en silencio en la sala de grabación. Antonio Carrizo en una tanda publicitaria, dejó el micrófono y se acercó a los tres fileteadores. Los ojitos pícaros de Carlos Carboni atrajeron su atención: "¿Y, qué tal don Carlos?". Carboni tocaba el cielo. En su mente no estaba previsto hallarse frente a este hombre cuya voz le había acompañado durante tantos años. Y este hombre sabía su nombre. El fileteador, como siempre fue sincero. Contestó: "Con chucho". Carrizo se rió.

Se produjo un entendimiento espontáneo de Antonio Carrizo con los tres hombres. Los sentó frente al micrófono. Cuando se prendió la luz de la sala, Carrizo hizo una primera pregunta: "¿Y,

HERMANOS BRUNETTI Y CARLOS CARBONI CON ANTONIO CARRIZO EN LOS ESTUDIOS DE RADIO EL MUNDO

Carlitos, qué nos cuenta?". No presentó a los tres hombres. Dejó que ellos lo hicieran. Y Carlos Carboni contestó a la pregunta del locutor. Carrizo lo había llamado "Carlitos" como todos los colectiveros de la ciudad. Y esto era suficiente para que don Carlos empezara a hablar. De su boca no salían sólo palabras, salían setenta años de filete, de carrocerías, de fríos, de calores, de carros, camiones, clientes, broncas y alegrías, de ornatos, de filetes y firuletes, de Gardeles, dragones, Vírgenes de Luján. Setenta años de un mundo cerrado sobre sí mismo, que explotaba sobre la ciudad con ese vozarrón del "zorzal de Villa Urquiza", con ese vozarrón que casi no necesita micrófono, con esa sinceridad, esa transparencia que lo transformaba en un ser único.

Los hermanos Brunetti, con su cautela profesoral, con la frase bien armada y la elección precisa de cada término, dieron aún más relieve a la audición. Y sobre todo, los tres con la dignidad de los grandes. Durante setenta años la ciudad los había ignorado pero Enrique pudo decir: "El filete es Buenos Aires". Y Alfredo lanzó una sentencia: "El filete está tan metido en la vida de la ciudad que la gente no lo ve".

Antonio Carrizo no hizo más que escuchar. Sus preguntas eran silencios activos. En su rostro se reflejaba el orgullo de quien siempre ha respetado a la gente de trabajo. Era una victoria personal poder mostrar la cultura de quienes la "cultura" descarta.

MARTINIANO ARCE.

13

Exposición en la Plaza Dorrego. Martiniano Arce.

Pienso que todos los artistas debieran visitar esta exposición, donde se nos da una lección de alegría, animando un fino y popular sentido del color, de la composición y de la aproximación de tonos capaces de crear climas de felicidad". Firmado: Córdova Iturburu. "Nos escapamos del trabajo para venir a verlo, el despido no nos defraudaría." Firma ilegible. "La exposición más inusual, simpática y nostálgica de la primavera porteña. Los felicito de todo corazón". Leda Orellano. El libro de firmas que estaba sobre una mesa de la galería reflejaba la contribución valiosísima del público. Debo citar en este libro la presencia de algunos pintores: José María Mieravilla, Enrique Gandolfo, Aldo Parodi, Svanascini, Alisio, Vicente Forte, Dignora Pastorello, Leopoldo Presas, Berdía, Esteban Semino y quizás algunos más pero muchas firmas son indescifrables. En este libro varias ideas se repiten. Se habla en primer lugar de haber aprendido a ver lo que no veían. En segundo término, muchos hablan de recordar el pasado. Y por fin se menciona que este arte es auténtico.

La exposición de Wildenstein, por el poco espacio disponible, fue la quintaesencia del material disponible, piezas, fotos, datos. Tuvo la rara virtud de sacudir la ciudad. Esta muestra creó un nuevo caudal de compromisos, y citas. Nuevos fileteadores se acercaron, parientes de fileteadores, amigos de fileteadores o personas que tenían datos sobre este mundo.

Entre los nuevos fileteadores que aparecieron por la galería hay que mencionar a un joven apuesto, hermano de Enrique: Martiniano Arce. El joven descubría con la muestra que el mundo no estaba limitado a su medio. Tenía ganas de probar sus alas y volar.

Un día fuimos con Heriberto Arbolave a Lanús Este, a ver a este joven fileteador. Su barrio era aún un descampado con pocas casas. Las calles no estaban asfaltadas. La obra de Martiniano tenía las características del filete, pero con algo más, algo que parecía provenir de su generación, de la imaginería truculenta del rock: dragones malignos, mundos mágicos y empleo de gamas de color particulares, uso dramático del negro y efectos de luz contrastantes.

El joven nos pidió humildemente consejo. Le dijimos que, conservando su contacto con las carrocerías, se acercara al mundo de los artistas. El consejo puede ser discutible.Pero el tango no murió al salir de su mundo del arrabal. Nos acompañó un día que dimos una conferencia sobre el filete en la Sociedad de Artistas Británicos. Martiniano Arce era un excelente fileteador. Tenía además un don social natural que le abriría muchas puertas. Le saca-

MARTINIANO ARCE. 1970

mos fotos en la cercana Plaza San Martín para poder presentar su obra si se presentaban otras ocasiones.

Quince días antes de la exposición me había acercado al Museo de Arte Moderno para solicitar una sala para dar una conferencia sobre el tema del filete. Si bien la muestra presentaría un aspecto de nuestro material las diapositivas mostraban otro aspecto muy significativo, carros y camiones. El director del museo, Roberto del Villano, conocía mis andanzas como pintor y quedó entusiasmado con la idea de una muestra sobre el arte de los fileteadores. Se produjo un concurso de circunstancias. Julio E. Payró, crítico de arte, había sugerido que la colección de los filetes fuese donada al Museo de la Ciudad de Buenos Aires que estaba bajo la dirección del arquitecto José María Peña. Roberto del Villano nos presentó a Peña. Cuando surgió la idea de realizar una gran exposición con toda nuestra colección, Roberto del Villano pasó a desempeñar un rol importante ya que fue nuestro punto de contacto con el mundo oficial. Pero en el curso de la muestra de Wildenstein surgió el detonante que puso en marcha la idea.

La secretaria del sr. Iricibar, por entonces Intendente de la Ciudad de Buenos Aires, anunció la visita a la galería, de la esposa del Intendente. Le hicimos visitar la exposición, dándole explicaciones sobre lo que estaba expuesto. Fue en esa ocasión que nos pidió si sería posible organizar esta misma muestra para la Semana de Buenos Aires, que tiene lugar en el mes de noviembre, en torno de la fecha del patrono de la ciudad. Para nosotros esta invitación resolvía un problema. No todos los fileteadores fueron expuestos en la primera selección. En una segunda exposición, con más espacio, podríamos dar cabida a los restantes. Estos factores, la cooperación de Roberto del Villano y del arquitecto José María Peña nos ayudaron a resolver una cantidad de problemas desconocidos. La muestra se haría en un gran galpón de la plaza Dorrego alquilado para la ocasión. Tuvimos un mes para replantear todo.

MARTINIANO ARCE.
CARLOS CARBONI Y ENRIQUE ARCE

A mitad de noviembre, con los primeros aires cálidos, unos afiches con el Carlos Gardel de Carlos Carboni empezaron a cubrir la ciudad de Buenos Aires. La exposición se hacía bajo los auspicios de la Secretaría de Cultura del Municipio y el Museo de Arte Moderno. El arq. Peña había conseguido el galpón. Los nombres de Wildenstein y los nuestros figuraban en el cartel, pero ya no era la lucha de dos contra la ciudad, el esfuerzo realizado por

la suma de todas las voluntades pasaba a tener una dimensión que se nos escapaba. Eramos como los padres de la novia en el casorio. Si por un lado estábamos contentos de que nuestro esfuerzo fuera reconocido, por otro lado, sentíamos que en algunos aspectos debíamos ceder ante nuevas propuestas. Esta impresión de asistir a una alteración del material la tuvimos en el curso de algunas audiciones: los locutores se quedaban en las "frases", en la habilidad, el pulso, la influencia de Sicilia y no dejaban espacio para que los fileteadores pudiesen explicar cómo se había creado un estilo.

El título de la primera muestra había sido LOS MAESTROS FILETEADORES DE BUENOS AIRES. Era verdaderamente el título que el mundo del filete hubiese dado. Esta segunda llevaba por título: EL FILETEADOR, EL ARTISTA POPULAR DE BUENOS AIRES, y esta denominación nos parecía impuesta desde afuera. El primer título era francamente positivo. El segundo tenía un dejo de compasión. Lo de artista está bien, pero lo de "artista popular" tiene además de un perfume a partido populista, la idea de un arte de "segunda mano". ¿Acaso el pueblo se autodenomina "popular", como pueblo? Son calificativos que quiérase o no crean categorías, la gran categoría de los artistas, luego ésta, la "de segunda". Nada dijimos. Ya era auspicioso recibir tal apoyo.

El Gardel de Carlos Carboni dio en el blanco. Esa combinación del rostro del gran intérprete del tango con filetes, adquirió la fuerza de un símbolo. Carlos Carboni ni podía imaginar qué imperativos culturales y sociales iban a transformar a su obra en una imagen del alma de la ciudad, como ha sucedido con otras pocas obras. Este Gardel apareció en tapas de revista, en avisos, a veces con el filete a veces con las banderas argentinas laterales.

Con mi mujer y la Sra. Adriana Dhers de Stein hicimos el montaje de una exposición gigantesca. Habíamos incorporado a más fileteadores, como Luisito Zorz, hombre afable, lleno de entusiasmo, a Martiniano Arce, a David Stamon, en aquel entonces retirado, al exhuberante Armando Miotti de la Plata, a Alberto Pereira, que apareció por milagro, y los de la primera muestra estaban a su vez representados con muchas más obras. Al colgar las tablas observamos que el polvo en las ranuras de los ladrillos molestaba para una buena visión. Fue necesario dar una mano de pintura blanca a las paredes cosa que hicimos nosotros mismos. Se necesitaron paneles, la municipalidad los prestó. Parques y Jardines nos trajo plantas y la sección Ornamentos reforzó la iluminación de la sala.

Hablamos a todas las carrocerías para que invitaran a los dueños de camión. Nuestro deseo era el de exponer algunos vehículos fileteados. La muestra se inauguró un domingo, un domingo de sol radiante. La hora prevista era las 10. A las 9

EXPOSICION EN PLAZA DORREGO

1.

habían llegado unos diez camiones y los estacionamos en una calle lateral. Y dentro del local estaba expuesto bajo reflectores que hacían resaltar los brillos de los hierros revirados cromados, el camión CAPOTE, el camión nacarado verde de las carrocerías Crotti y fileteado por Enrique Arce. El rostro de la gente al admirar esta preciosura reflejaba una cantidad de sentimientos que iban del asombro a la incredulidad. Una señora se acercó a nosotros y nos preguntó: "¿Este camión lo hicieron para la exposición?". La pregunta era sintomática. Cuando dijimos a esta señora que al día siguiente este camión iría al mercado a cargar frutas y verduras, no pudo reprimir una sonrisa irónica. ¿Cómo le íbamos a hacer creer a ella que este camión era un mero instrumento de trabajo? Era tan disparatado como creer que el rey de Francia, en persona, iba al mercado con su carroza a buscar verduras y legumbres para el palacio.

La Plaza Dorrego estaba ocupada por la Feria de Anticuarios. Con la muestra del filete se inauguraba una Feria que con los años se transformaría en un acontecimiento porteño. Enrique Arce fileteaba ante la vista del público para que la gente pudiese observar la destreza de los fileteadores. Mucha gente lo rodeaba y le hacía preguntas. Viéndome pasar, me llamó y me dijo: "¡Tome el pincel y a filetear!". Tomé el pincel, lo cargué de pintura y empecé a trazar una línea que poco tenía de derecha. Pero sentía que bajo la invitación del gran fileteador, había un cálido mensaje de fraternidad.

Los fileteadores jóvenes, como Luisito Zorz, Martiniano Arce, Alberto Pereira, rodeaban a Carlos Carboni. Sin ninguna duda el viejo era el depositario del filete de antaño y don Carlos no perdía ocasión de hacer oír su vozarrón. El viejo estaba exultante. Andrés Vogliotti y León Untroib recorrían la muestra con Jorge Madrazo, periodista de *Siete Días* que estaba preparando la nota más valiosa, porque en vez de quedarse con nuestra información, recorrió las carrocerías y habló con los fileteadores.

A las 11 llegó el intendente de Buenos Aires y Roberto del Villano me pidió que le hiciera visitar la muestra. El hombre se tomó su tiempo, lo que era una muestra de consideración. Nos acompañaban los fileteadores, dueños de carrocería, de camiones, pintores de liso y herreros.

Le hice algunas recriminaciones. Frente a una puertita de carro lechero con un Gardel pintado por Carlos Carboni le dije: "Cuando la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires prohibió la tracción a sangre en el ámbito de la capital, un lechero se fue con su carro y su caballo hasta un terreno baldío. Desenganchó el caballo y dejó allí su carro abandonado.

2.

3.

4.

5.

6.

7

1. ENRIQUE ARCE CARROCERIA VERD
2. CARLOS CARBONI
3. ALBERTO PEREYRA
4. CARLOS CARBONI
5. CARLOS CARBONI
PUERTA CARRO LECHERO
6. MARTINIANO ARCE
7. ENRIQUE ARCE. CARROCERIA CROTTI

"Cuando la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires prohibió la tracción a sangre en el ámbito de la capital, un lechero se fue con su carro y su caballo hasta un terreno baldío. Desenganchó el caballo y dejó allí su carro abandonado. Cuando se alejaba del lugar tuvo un remordimiento. Este carro había sido un trozo de su vida. Volvió sobre sus pasos y arrancó la pequeña puerta trasera con un Gardel pintado encima.

Cuando se alejaba del lugar tuvo un remordimiento. Este carro había sido un trozo de su vida. Volvió sobre sus pasos y arrancó la pequeña puerta trasera con un Gardel pintado encima. El hombre se llevó este pedazo de su carro a casa y lo colgó en la pared. Cuando se enteró de la muestra de los fileteadores, le habló a Carlos Carboni para comunicarle que ponía la puertita con el Gardel a nuestra disposición. Esta es la razón por la cual esta tabla está expuesta aquí". Lo que no sabíamos, mientras hablaba, era que atrás nuestro estaba el lechero dueño de la puertita. El lechero no se dio a conocer, quizás por pudor, quizás por temor a salirse de lugar. Pero lo fue a ver a Carlos Carboni y le dijo: "Si se dona esta colección a un museo, ¿puedo donar mi puertita?". Esta pequeña tabla está hoy en el Museo de la Ciudad y ha sido reproducida infinidad de veces.

El intendente defendió la prohibición de la tracción a sangre y nosotros no la criticamos. El progreso es inevitable. Pero ese día empezó a crecer una idea en nuestra mente, idea que sólo surgió cuando empezamos a redactar este libro.

Mi mujer y yo mismo sentíamos que habíamos cumplido ampliamente con lo prometido. No habíamos podido documentar más que tres años de la vida de este arte. Habíamos logrado rescatar piezas antiguas y documentación fotográfica de otras épocas. Lo nuestro era un botón. Y se habían perdido muchos, muchos botones. Y no obstante se dice y es un poco cierto, que para muestra basta un botón. Y con un solo botón habíamos conmovido a la ciudad. Quedaba para nosotros como premio la cantidad de frases de gente que nunca conoceríamos, frases escritas en el libro de firmas: "Simplemente gracias. Siempre pensé que hay muchos artistas que no conocemos. Una exposición única digna de sus organizadores. Gracias por hacerme acordar cuando era pibe... Gracias por hacernos ver lo que no veíamos...". Volvimos a nuestro taller, a nuestro trabajo, satisfechos.

Los fileteadores deseaban expresarnos su agradecimiento y organizaron una cena en un restaurante de Villa Urquiza. Esta cena, en aquella noche de noviembre, cuando el calor del verano se estaba anunciando, quedaría para nosotros no sólo como el mejor premio para nuestros desvelos sino también como la prueba cabal de la calidad humana de nuestros amigos.

Allí estaban todos con sus mujeres. Por primera vez en setenta años de la vida de este arte, todos reunidos en torno de una mesa de esa cantina de barrio, con ambiente familiar. Andrés Vogliotti, León Untroib, Alberto Pereyra, Enrique Brunetti, los hermanos Bernasconi (esta vez sonriendo) Alfredo Brunetti, Enrique Arce, Luisito Zorz que ya se perfilaba como promotor del filete. Gracias a los recuerdos de todos, sobre todo de la guardia vieja, gracias a la imaginación de Carlos Carboni, a la memoria precisa de León y de los hermanos Brunetti, fueron llegando por arte de magia los fileteadores desaparecidos: "¿Te acordás -decía Carboni con su voz que salía de la cantina- el día que Magiori preparó tallarines en la carrocería de...? ¿Te acordás que no encontraba perejil y quería a toda costa ponerle perejil?(tallarines sin perejil a quién se le ocurre), entonces cortó unos yuyos en un baldío, los picó... ¿Te

acordás?". Y así llegaron a nuestra mesa los ñoquis de Federico, los asados de Carassai, las milanesas de la mujer de Crotti... Cada uno de ellos no era para nosotros sólo un nombre, era un ser conocido, recordado, inolvidable. Salvador Venturo, el marino, Miguel Venturo el grande, Vicente Brunetti el iniciador, Cecilio Pascarella el letrista, Pedro Unamuno, Alejandro Mentaberri, Daniel Rabuffetti Traverso, Pepe Aguado... y tantos más... Si hubiésemos tenido que poner un cubierto para cada uno, para cada pintor de liso, cada herrero, carrocero, camionero, colectivero, la mesa hubiese desbordado la cantina de Villa Urquiza, y por las calles del barrio se hubiese extendido varias cuadras.

Enrique Brunetti, con voz pausada, con palabras justas, medidas, nos agradeció en nombre de todos. Buscaba la palabra exacta, la frase precisa para hacer un balance de esta exposición, que no había sido tal, sino una fiesta, un encuentro con amigos.

Esperaban que contestara. Sabían que a Esther no le era fácil tomar la palabra en público. Les agradecí en nombre de mi mujer y el mío. Pero les dije que nuestro discurso estaba en nuestra acción para llevar a buen término estas muestras. Lo sucedido había superado milagrosamente lo prometido y no obstante muchas veces pensamos que íbamos hacia un fracaso seguro. Esto era una recompensa por el esfuerzo. "Les toca ahora a ustedes la responsabilidad de llevar el filete hacia adelante".

DE IZQUIERDA A DERECHA, ALFREDO Y ENRIQUE BRUNETTI, LUISITO ZORZ, CARLOS CARBONI, N.R., LEON UNTROIB, ANDRES VOGLIOTTI, ENRIQUE ARCE, ARMANDO MIOTTI, JOSE MARIA MIERAVILLA, E.B. Y MARTINIANO ARCE

Nadie se levantaba de la mesa. Todos conocían el ceremonial del corazón, viejo como el mundo, natural como la flor más linda de la naturaleza: es el homenajeado quien debe levantarse primero. Nos fuimos por las calles de Villa Urquiza. Nos fuimos con la sonrisa espléndida de todos en nuestra memoria y una plaqueta en recuerdo de todo eso. Mientras volvíamos nos pareció que colectivos fileteados y algún camión trasnochado nos sonreían también.

EMBLEMA DE UNA LINEA DE COLECTIVOS

14

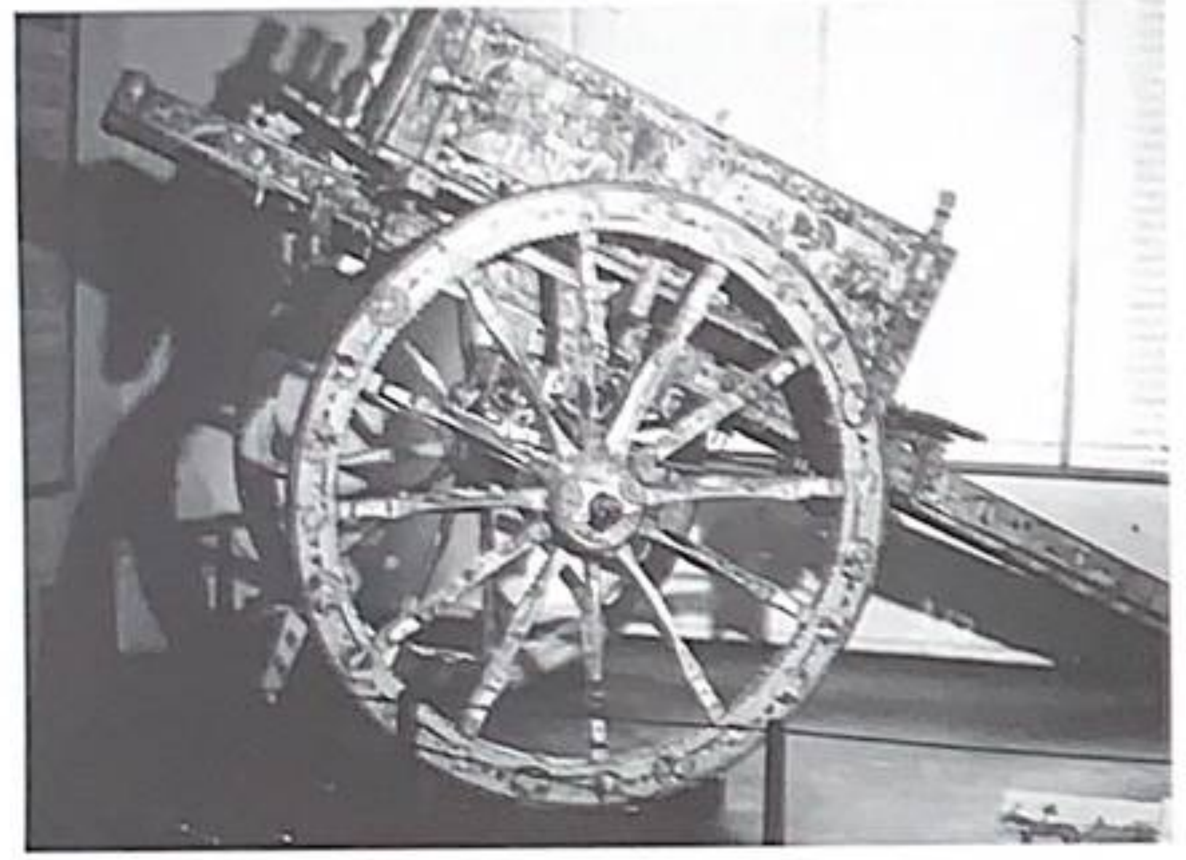
La trayectoria de cada fileteador. Homenaje a Carlos Carboni en el hipódromo de Palermo.

Las ciudades tienen mala memoria. Buenos Aires no escapa a la regla. La exposición sobre el filete despertó una oleada de comentarios favorables en todos los diarios, las radios, las televisiones y revistas. Fue no obstante nada más que una piedra tirada al agua. Después el agua cubrió el agujero y la superficie volvió a ser la de siempre. Nosotros teníamos por delante la mudanza de una casa y dos talleres. Una vez instalados en la casa nueva, tuvimos que despachar los filetes para exposiciones en Santa Fé y en Bariloche. Cada vez que sucedía un hecho con respecto al filete lo comunicábamos a los fileteadores. Quedamos unidos como una familia, con una relación particular con cada uno de ellos. No trascendió fuera del grupo de los fileteadores que el Sr. Sigwart Blum, crítico del diario alemán, había publicado un artículo sobre el tema en la revista de diseño, *Gebrau Grafik* de Alemania. Tampoco se enteró el público de que había sido publicado un artículo en Inglaterra.

¿Qué había sucedido realmente? Así como no pudimos imaginar el éxito de la muestra, tampoco supimos valorar el residuo de la publicidad. Es que es muy difícil medir el pulso de una sociedad. Si nos guiábamos por los comentarios en ocasionales encuentros debíamos llegar a la conclusión de que nada había ocurrido. Lo único que había sucedido era que la oleada de prensa había hecho nacer una vaga idea que podría sintetizarse así: "El filete viene de Sicilia". En cada reunión que nos encontrábamos debíamos explicar las razones que nos permitían afirmar que el filete había nacido en Buenos Aires. Se nos escuchaba con atención pero no se nos daba mucho crédito.

Desde nuestro taller tratábamos de no perder contacto con los fileteadores. Nos comunicábamos nuestros pequeños éxitos y también nuestras derrotas. Cada fileteador fue ocupando un puesto propio. El arq. José María Peña, director del Museo de la Ciudad que atesoraba nuestra colección, tuvo la idea atinada de dar a León Untroib un puesto en la Feria de San Telmo. A partir de ese instante, el fileteador de Parque Patricios se transformó en el contacto con

TABLA DE CARRO SICILIANO



CARRETA SICILIANA
MUSEO DEL HOMBRE, PARIS

Buenos Aires y también con el mundo, ya que muchos turistas concurren a la feria de artesanos. León era el hombre indicado ya que además de ser conocedor del mundo de las carrocerías era también conocedor del ambiente plástico. Poco a poco comenzaron a verse en la ciudad letreros fileteados por él. En bares, viveros, en restaurantes, talleres de marcos. Aparecían con cautela, como para no disturbar las buenas costumbres. Era al parecer insignificante esta acción de un solo hombre frente a toda la ciudad.

Carlos Carboni y los hermanos Brunetti se quedaron en las carrocerías o en su casa. No estaban con ánimo de salir a pelear en la calle. De vez en cuando les caía un trabajo extra, consecuencia de la exposición. Cierta vez José María Mieravilla le pidió a Carboni que le pintara una puerta. Era auspicioso que un enamorado de la ciudad hubiese querido tener una obra del fileteador incorporada a su casa. Carboni pintó la puerta. No le gustó y la borró. La pintó de vuelta. José María Mieravilla le pidió que le firmara la obra. "¿Para qué? -le dijo don Carlos- Si usted sabe que la pinté yo". Luego nuestro amigo le preguntó cuánto le debía y Carboni contestó que nada. Para explicar el porqué de su actitud el viejo le dijo: "No es justo que usted me pague por mi falta de trabajo". Para el fileteador el trabajo era decorar carros y camiones y eso de pintar una puerta no contaba. Esta anécdota ilustra perfectamente la dificultad que tuvo Carboni para adaptarse a una nueva vida.

Luisito Zorz parecía perdido en el barrio de San Justo. Pero aparecía siempre por las exposiciones y nos contaba de sus empresas quijotescas. Alberto Pereira y Armando Miotti desaparecieron. Emilio Venturo, hermano del renombrado "Miguelito" estaba cerca nuestro y hasta mandaba cartas a los diarios para favorecer nuestra acción. Martiniano Arce se instaló en un taller de Humberto I y Perú. Fuimos a ver cierta vez sus obras. A partir del filete estaba creando una imaginería maravillosa. La Galería Zurbarán lo invitó a exponer varias veces. Era sin duda otra persona clave para difundir el filete.

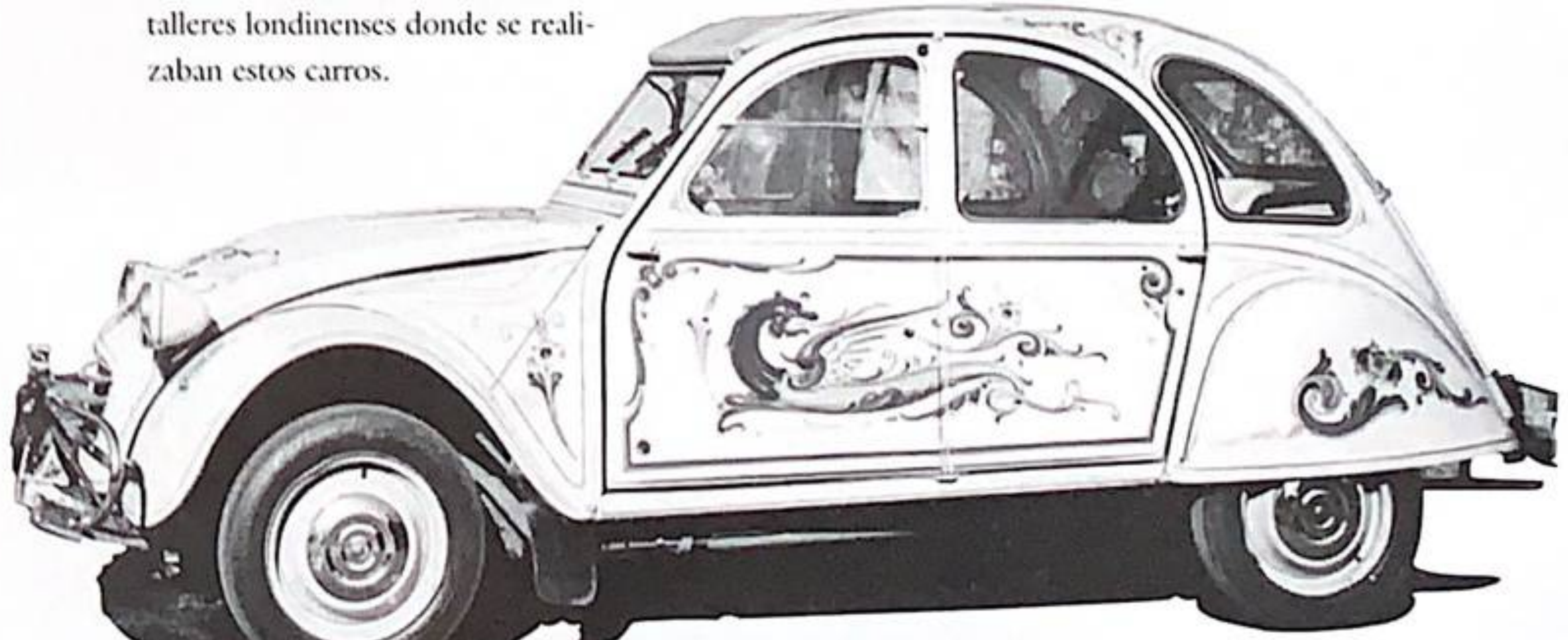
Cierta vez me invitaron a un Club de San Fernando. Estaba ese día particularmente cansado y la desesperanza me iba ganando. Antes de salir decidí llevar una única tabla para ilustrar mi exposición. Sabía que se iba a suscitar la inevitable polémica en torno al supuesto origen siciliano del filete. Así ocurrió: un hombre malhumorado se levantó y me increpó: "Al fin y al cabo esto no tiene ningún valor... estamos cansados de ver esto, que viene de Sicilia". La mostaza se me subió a la nariz. Podía admitir que estuviese cansado de ver "esto" y que él no le diera ningún valor. Lo que no iba a dejar pasar era lo de Sicilia. Quizás fui un poco ru-

do y el hombre pagó por legiones que lanzaron la misma frase y a los cuales contesté con la mayor gentileza. Había traído un sola tabla y era una tabla siciliana: "¿Me puede ahora quizás explicar usted qué tienen que ver las decoraciones en los carros sicilianos con el filete porteño?". Desenvolví la tabla y ésta dio la vuelta por la mesa. Una sola tabla tendría más efecto que 200 diapositivas. Un italiano al recibir en sus manos la tabla se lavantó e increpó al descontento: "Decime, che, vos lo has visto alguna vez a Gardel disfrazado de guerrero romano?". Porque en esta tabla siciliana estaba pintada una escena característica de este arte, dos guerreros romanos luchando con un guerrero musulmán con una media luna sobre el casco. El descontento se fue sin saludar.

HAITI. CAMIONES DECORADOS

¿Cómo llegó a nuestras manos la tabla siciliana? Nos la obsequió un amigo que al principio nos había aconsejado desistir de nuestra idea y luego quedó gratamente sorprendido por los resultados. De viaje por Sicilia descubrió en un anticuario esa tabla, fragmento de un carro, y nos la trajo. La tabla se transformó para nosotros, en numerosas oportunidades, en un excelente argumento.

También nos obsequiaron una tabla de Rabat, un pedazo de alero de techo con decoraciones muy primitivas. Llegó a nuestras manos un libro sobre camiones de Afghanistan, artículos sobre los "tap-tap" de Haiti, la foto de un vehículo decorado de las Filipinas. Pero lo que más nos sorprendió fue un artículo del *National Geographic Magazine* sobre los carros de los gitanos de Londres. En este caso, sí se puede hablar de similitudes: chanfles pintados, el tema recurrente del caballo y la espiral como base del ornato. Y a pesar de coincidencias, las dos decoraciones son diferentes, tan diferentes que resulta innecesario estudiar los posibles contactos entre las carrocerías porteñas y los talleres londinenses donde se realizaban estos carros.



MARTINIANO ARCE
AUTO DE GENO DIAZ

LONDRES.
CARRO
DE GITANOS

AFGHANISTAN CAMIONES DECORADOS

"Pero lo que más nos sorprendió fue un artículo del National Geographic Magazine sobre los carros de los gitanos de Londres. En este caso, sí se puede hablar de similitudes: chanfles pintados, el tema recurrente del caballo y la espiral como base del ornato."

FRAGMENTOS DE CARROS SICILIANOS

"¿ Me puede ahora quizás explicar qué tienen que ver las decoraciones en los carros sicilianos con el filete porteño?"

"TAP-TAP" DE HAITI

"TAP-TAP" DE HAITI

FILIPINAS VEHICULO DECORADO

Soy la flor del Spinetto

CARLOS CARBONI Y SEÑORA. 1987

Los fileteadores comenzaron a recibir encargos nuevos, diferentes. Nuestros amigos Katy y Horacio Kleinmann compraron una tabla fileteada e hicieron filetear su coche por Carlos Carboni. Geno Díaz se hizo filetear su coche por Martiniano Arce. Perez Celis encargó su cama al mismo fileteador. Y Roberto del Villano además de dar trabajo a Carlos Carboni, que lo necesitaba, fue su confidente. Roberto, hombre consustanciado con la ciudad encontró en el viejo fileteador la imagen pura del barrio. Por conversar con él, durante horas, logró obtener datos primordiales.

Curiosamente, sin que nada lo hiciese sospechar, el filete se había transformado en un tema y esto no dejó de asombrarnos. Alumnos de colegio, personas inquietas nos llamaban para tener datos. ¿Cómo llegaban hasta nosotros estas personas? Por conductos inesperados a veces y otras por el Museo de la Ciudad. Estaban en casa, tomaban notas pero la mayoría de las veces desaparecían sin dejar rastro. No disponemos de ninguna copia de esos trabajos. Se publicaban artículos. A veces debíamos intervenir porque a un lector se le ocurría repetir la cantinela del origen siciliano del filete y su valor relativo... Si bien esa cantinela se mantenía inamovible, por otro lado, en ciertos medios, parecía haber un "permiso" para estudiar el filete.

Cierta vez, la revista *Satiricón*, hizo una tapa con filete. Era un ornato sintetizado con Gardel adentro. Era claro que su ilustrador, Andrés Cascioli, se había interiorizado del tema. Era un hecho absolutamente nuevo; la utilización de algunos elementos del filete para la gráfica. En el interior una pequeña nota para celebrar la tapa. Quien redactó esta nota utilizaba el término "filetero", para referirse al oficio. Escribí a la revista para que los amigos de los fileteadores estuviésemos presentes. Lo hice con mi "humor". Les comenté que los porteños acababan de percatarse de la existencia de un arte popular ciudadano y todavía no saben cómo llamarlo. Les expliqué que un "filetero" es un jockey que conduce el caballo no con freno sino con filete. Firmé la nota con mi nombre y me autotitulé "filetólogo". Como los profesionales del humor son sistemáticamente humoristas, mi mezcla de seriedad y risa los debe haber descolocado. Y lo de "filetólogo" se lo tomaron en serio. Publicaron mi carta bajo el título de "Filete de Merluza", así cumplían con su misión en la tierra.

Algunos fileteadores, como León Untroib y Martiniano Arce, tuvieron la visión para impulsar el filete fuera del mundo que lo vio nacer. Otros por tener más edad o por no tener el ánimo, se replegaron sobre sus talleres. Un día nos habló Carlos Carboni. Estaba mal y deseaba vernos. Lo fuimos a visitar a su nueva casa de la calle Vicente Pérez Rosales, una cortada silenciosa de Villa Urquiza. No era la casa con jardín de Ballivian, con el taller y depósitos en el fondo. Era una casa de departamentos que daban a diminutos patios. El fileteador, en la terraza se pudo instalar un taller precario. No hicimos preguntas sobre el cambio de casa. El hombre estaba mal, muy mal.

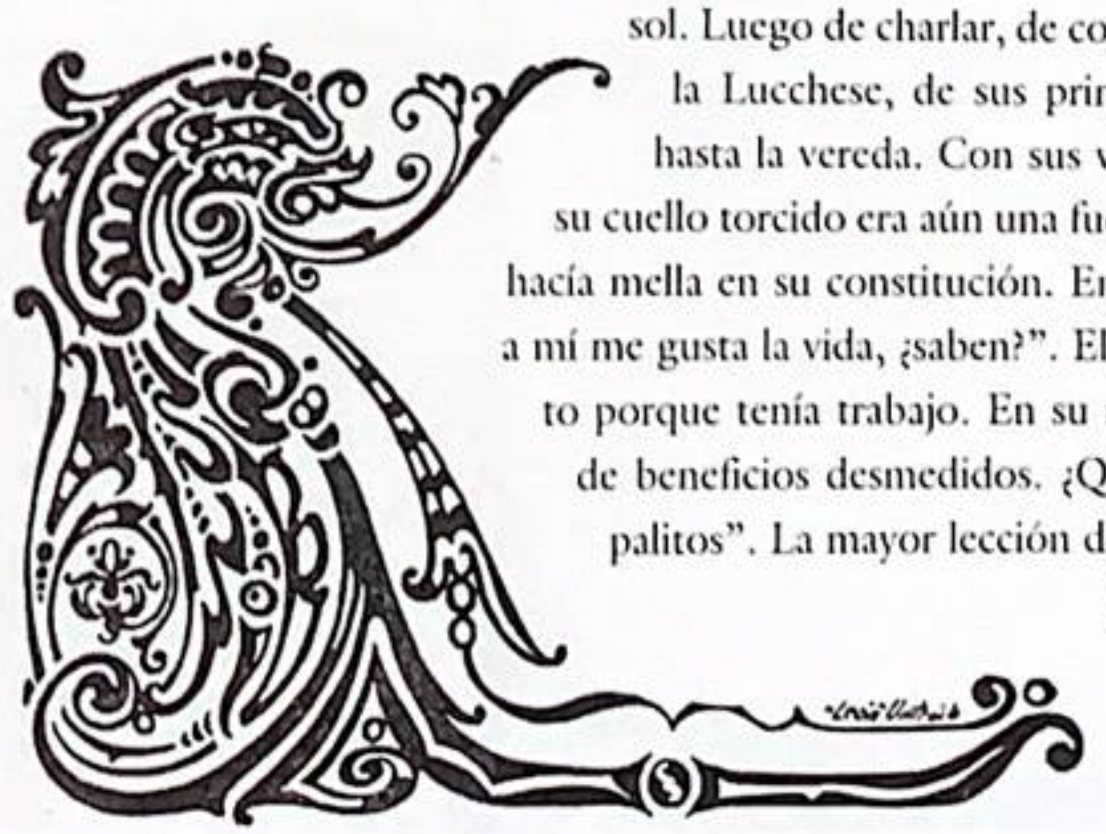
Nunca olvides a tu madre por una mujer

CARLOS CARBONI
TABLA PARA EL MUSEO DE ARTE INGENUO DE PARIS

Fileteando un camión en lo de Crotti, sentado sobre un andamio, de repente una de las patas de su banquito había apoyado en el vacío y el viejo había caído rodando sobre el capot hasta dar en el suelo. Quienes lo vieron rodar pensaron que "no contaba más el cuento". Lo ayudaron a incorporarse. Carboni sentía un gran dolor en sus hombros. Se sentó en una silla. La Sra. de Crotti le acercó un vasito de caña. El viejo con sus ojitos transparentes miraba el camión inconcluso. Faltaba tan poco. Apenas algunos filetes y Crotti podría entregarlo al cliente y cobrarlo. Para Carboni esta era su mayor preocupación. No su dolor, la responsabilidad primaba sobre su desgracia. Si abandonaba allí el trabajo, ¿quién lo seguiría? El dolor en el hombro persistía pero el vasito de caña le había dado un poco de calor en el cuerpo. Terminó el filete. Bajó luego del andamio, limpió el pincel, operación impostergable y que demanda su tiempo. Y luego le dijo a Crotti: "Llevame al hospital porque me duele mucho".

Clavícula rota. Le dijo a los médicos que lo atendieron que se había golpeado en su casa, así los inspectores no molestarían a Pablo Crotti, ya que ése era un trabajo no declarado. Lo peor es que le soldaron mal la clavícula y ahora tenía el cuello torcido. Estaba frente a nosotros, lastimado por la vida, pero siempre victorioso. No importaban ante eso las disquisiciones culturales. Era necesario "inventarle" un trabajo, para que se ganara unos pesos. Muchos se aprovecharon del viejo. Le hacían un reportaje y le pedían una tabla. ¿Qué podíamos hacer por don Carlos?

Le entregamos una cantidad de tablitas para filetear. Le dimos algunas explicaciones para salir del paso: que nuestros amigos solicitaban tablitas para decorar sus casas, que eran tímidos, que estaban muy ocupados... El día que le entregamos esas tablas para filetear, hacía uno de esos fríos desgraciados, penetrantes, sin esperanza de sol. Luego de charlar, de contarnos de Miguel Venturo, de la Lucchese, de sus primeros trabajos, nos acompañó hasta la vereda. Con sus várices, su ano contra natura, y su cuello torcido era aún una fuerza de la naturaleza. El frío no hacía mella en su constitución. Entonces nos comentó: "Es que a mí me gusta la vida, ¿saben?". El viejo estaba de nuevo contento porque tenía trabajo. En su mente no entraban esperanzas de beneficios desmedidos. ¿Qué nos cobraría? "Chauchas y palitos". La mayor lección de la actitud de un artista nos la había dado Carlos Carboni en la vereda de la cortada de Villa Urquiza.

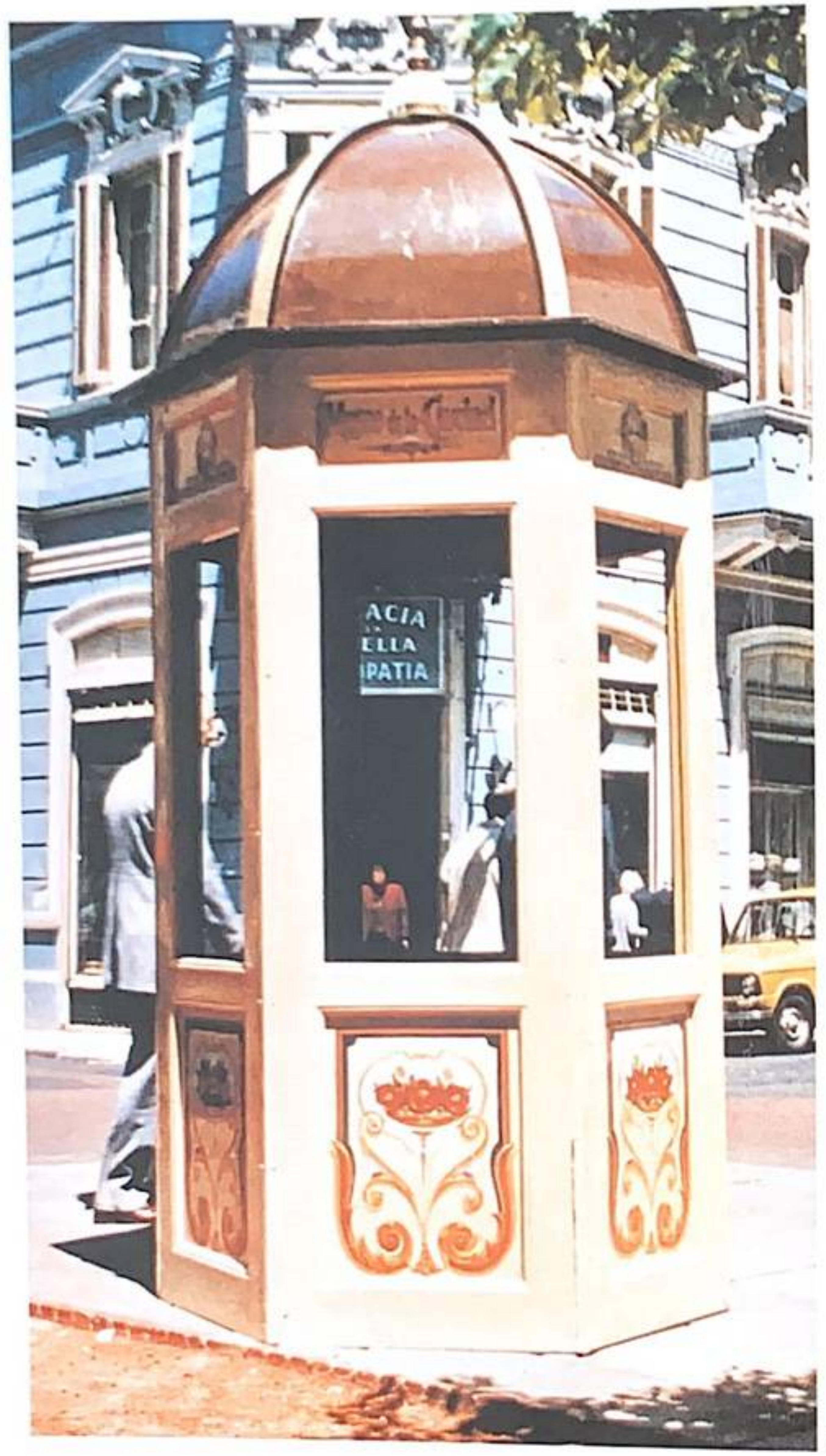


MONOGRAMA DE LEON UNTROIB

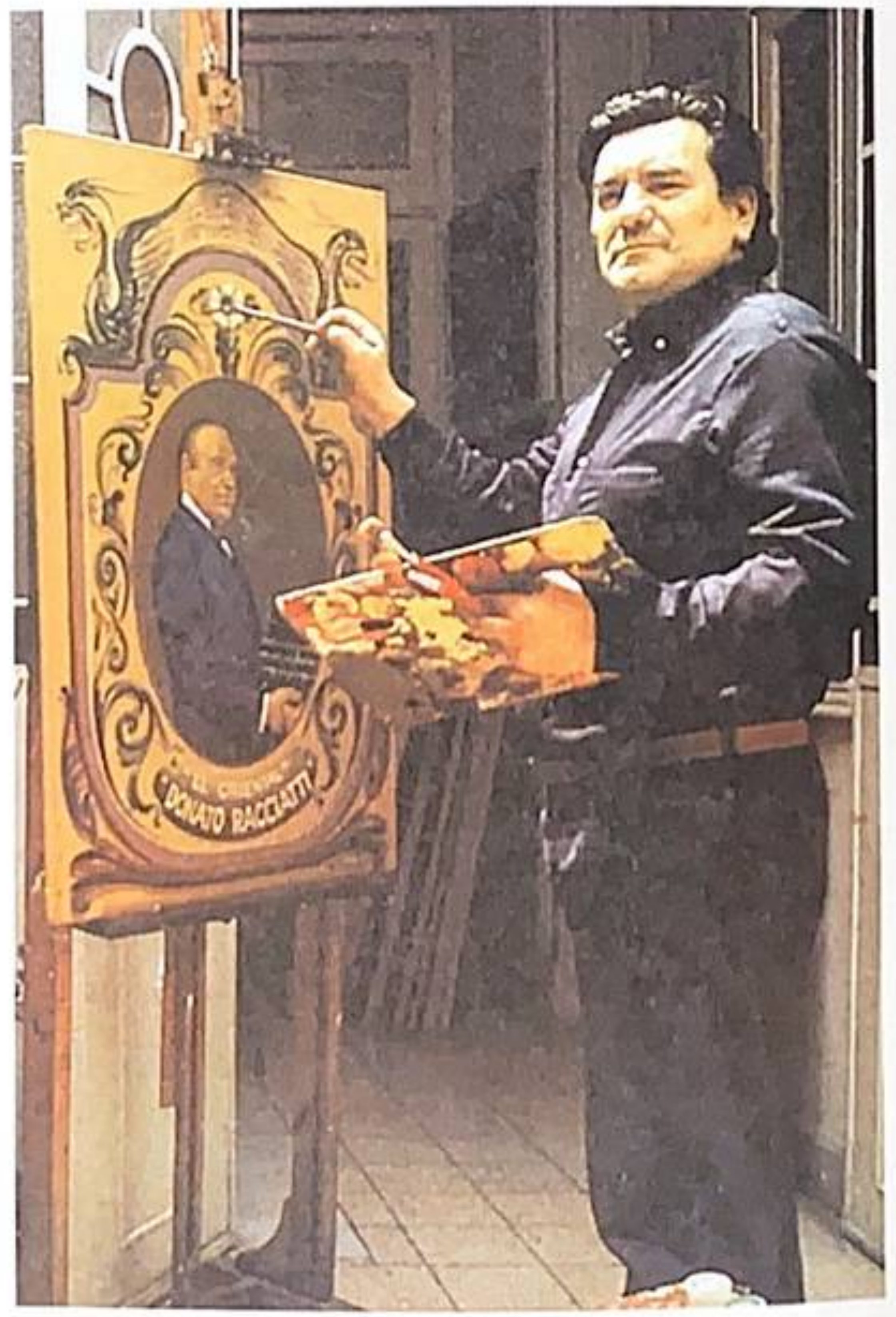
Cuando el Museo

1.

2.



3.



4.

LEON UNTROIB FRENTE A SU MURAL EN LA ESTACION CARLOS GARDEL DEL SUBTERRANEO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Algunos fileteadores, como León Untroib y Martiniano Arce, tuvieron la visión para impulsar el filete fuera del mundo que lo vio nacer. Otros por tener más edad o por no tener el ánimo, se replegaron sobre sus talleres.

LUISITO ZORZ. CAFE TORTONI

1 LEON UNTROIB. TAPA REVISTA LA NACION, 25/7/1976
2. ANDRES CASCIOLI. TAPA REVISTA SATIRICON, Nº 8.
3. JORGE MUSCIA. KIOSCO
4. MARTINIANO ARCE . REPORTAJE REVISTA CLARIN. 12/2/1989

de la Ciudad volvió a exponer nuestra colección en las oficinas de Encotel, en Av. de Mayo y Perú, la sorpresa del público, su alegría, los comentarios de los periodistas, volvieron a indicar que esta obra poseía un poder de comunicación que hacía caer tabiques y prejuicios.

De más en más, gente curiosa se estaba acercando al filete. ¿Hubiésemos podido retirarnos si éramos miembros de una familia? El Museo de Arte Moderno organizó una exposición en homenaje a Carlos Carboni, en el salón óvalo del Hipódromo de Palermo. Ese día las carreras llevaban los nombres de los fileteadores de hoy y de antes. El clásico de ese día sería el CLASICO CARLOS CARBONI. Roberto del Villano, director de este museo, me habló a último momento para que hiciese el discurso. Me tomaba de sorpresa. Un discurso no se improvisa, aún cuando parece improvisado. Hay que masticarlo, madurarlo. Darle forma. La solución más práctica era tomar un artículo en el cual contaba hechos sobresalientes de la vida del gran fileteador. Pero un discurso para referirse a este hombre debía tener un ingrediente propio.

El día de la inauguración todos esperaban EL DISCURSO y todos los asistentes pusieron cara de discurso, esa cara entre seria y compungida. Pero cuando terminé el primer párrafo donde contaba cómo conocimos al fileteador, dije: "¿Se acuerda de ese día, don Carlos?". Este no necesitó nada más para intervenir y con su vozarrón empezó él a recordar nuestro primer encuentro. Lo dejé hablar. Luego proseguí con la lectura del segundo párrafo y al finalizar, la segunda pegunta: "¿Es verdad lo que digo, don Carlos?". El viejo volvió a intervenir.

Por encima del papel que tenía en la mano, observaba la cara maravillada de los espectadores. Y para mí me decía, esto es el filete, es el pueblo sin ataduras, es la espontaneidad

6a. CARRERA
1400 metros
A LAS 18.40

Clásico CARLOS CARBONI

Para caballos de 4 años y más edad (con exclusión de yeguas) ganadores. Peso 55 kilos. Recargo de 2 kilos por cada clásico ganado.

Premios: $a. 216.000, 58.320, 32.400 y 16.200

CUARTA CARRERA DE LA APUESTA "5 y 6"

COMIENZA APUESTA DOBLE EXTRA
VALOR: $a. 100,-

APUESTAS: A GANADOR, PLACE, LLAVES, EXACTA Y TRIFECTA

STUD	8 últimas performances		ANOTADO	P/S.	L.P.	JOCKEY	e.k.	PADRE-MADRE	CUIDADOR
L.3 Chap'nes	— 1SJ 2M 3M 4M 2M 2S	1	BANFILENO	8245	2843	O.Tabarez	5 55	Laconique-Trespaser	H.Benitez
Macerata	2P 1S 4P 6S 1P 5S 2P 5P	2	ICONO	9005	—	J.Valdivieso	5 57	Our Talismán-Icona	M.Suarez
M. y Eduardo	6S 2P 4S 7P 0S 6S 2S 6S	3	ORDEN	8782	—	M.González	4 55	El Virtuoso-Onay	M.Esquivel
Tío Mingo	— — 1P 1S 2S 1P 4S 1S	4	GADITANO	9011	—	V.San'netti	4 55	General-Bing Bang	C.A.Guarino
La Quebrada	5S 2S 1P 1P 2P 1P 1P 4L	5	READILY	8561	8892	C.Pezoa	4 57	Salt March-Ready Money	J.C.E'choury
Dangab	9P 2S 7S 2P 3S 4S 1S 5S	6	HEKUATRE	8967	9627	R.Iorelli	6 55	Hekatón-Quatre a Quatre	R.O.M'tinez
Zombie	4P 7P 2S 1P 2P 1S 2S 4P	7	LIGERAZO	9005	—	E.Borfulé	4 55	Laramie Trail-Musellere	E.O.M'tucci
Noster	5P 5P 1P 8P 6P 9P 8S 6L	8	ORMUZ	8747	8892	D.Orcellet	6 55	Farley-Oimans	E.L.Gómez
El Gato	2S 1P 1P 1P 2P 1P 1P 2P	9	INCASICO KING	9005	—	J.Maciel	4 59	Elva's King-Inés	O.C'cunegui

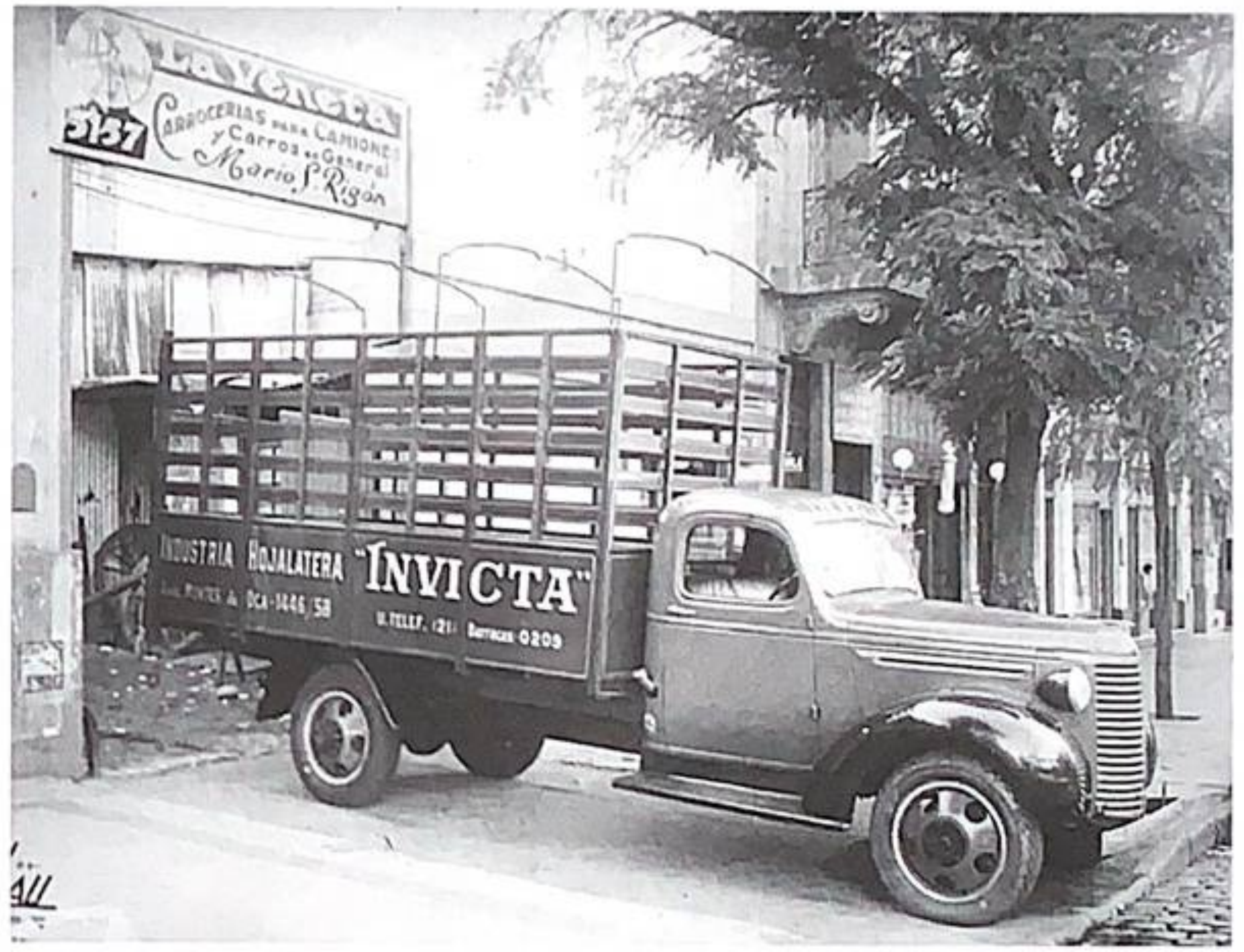
(9) INCASICO KING **(5) READILY** **(2) ICONO**

LLAVES

1 — 2 BANFILENO, 3 ORDEN
2 — 2 ICONO, 8 ORMUZ
3 — 4 GADITANO, 6 HEKUATRE
4 — 5 READILY
5 — 7 LIGERAZO
6 — 9 I'SICO KING

CHAQUETILLAS PARA ESTA PRUEBA

1 bca. a ray. hrz. vdes. mgs. y g. bca.
2 oro vjo. dos bdas. azul eléc. g. a cns.
3 oro fte. cll° y puñ. col. g. cra. b. col.
4 y gorra verde
5 blanca brazal y gorra colorada
6 negra faja y gorra oro
7 azul y vde. a ray. hrz. mgs. y g. bca. b. azul
8 bca. flor de lys azul mgs. bcas. g. azul
9 y gorra rosa mgs. a ray. hrz. marrón



UNO DE LOS PRIMEROS CAMIONES DE LA VENETA

pero también el respeto por las formas. Cuando concluí el discurso Carlos Carboni me dio un beso. Era más que un beso. Era el beso de un padre a un hijo. Me apretó el brazo. La gente aplaudía y más de una lágrima brillaba como una perla en los ojos.

Los asistentes saludaban a Carboni y me pedían el discurso. En un momento largó el clásico que llevaba, como dijimos, el nombre de Carlos Carboni. El viejo por un monitor vio la carrera. ¡Pero a él poco le importaba su gloria! Era tan inimaginable todo lo que sucedía que mejor suponer que no era verdad. A él le importaba la carrera. El había visto correr a Botafogo y a Yatasto... Volvía a revivir tiempos pasados. ¡Cuántas veces había pintado caballos, fustas y herraduras de la suerte sobre carros y camiones!

Roberto del Villano fue quien impulsó la idea de dar una medalla del Municipio a Carboni. Artistas del tango, actores, celebridades recibían al mismo tiempo la medalla. A toda esa gente el viejo la conocía. Quién hubiese podido pensar que iba a estar sentado al lado de la inefable Niní Marshall. La medalla le fue entregada por León Untroib. Para el viejo ésto no era para engreírse. Eran cosas de Roberto del Villano. Si no, ¿quién se acordaría de él? Para nosotros fue emocionante verlo caminar para recibir su medalla. Encorvado por su clavícula rota, caminando despacio por su artrosis, sus várices y cuántos males más. Mientras tanto un locutor decía sus méritos: ...fileteador de carros y camiones de la ciudad de Buenos Aires... Al verlo muchos deben haber pensado: "Este está al final del rollo". Y no obstante se equivocaban porque Carboni iba a crecer aún más.

Pablo Crotti en cambio no tuvo suerte. La crisis del "rodrigazo" lo dejó mal. Vendió la carrocería pero la desvalorización de la moneda le impidió comprar algo cercano. Se fue a vivir a Ituzaingó. Perdió a su mujer. Rodeado de gatos, siendo la sombra de quien fue, a puertas cerradas para esquivar los inspectores, seguía haciendo carros. ¿Vivirá aún?

CARLOS CARBONI
CARRITO LECHERO

15

Los carritos. Exposición en homenaje a Alfredo Brunetti. Muerte de Carboni. Exitos de los fileteadores. Jorge Muscia, el más joven.

CARLOS CARBONI

Por las circunstancias de la vida nos dimos cuenta, mi mujer y yo, que debíamos amparar a Carlos Carboni. La crisis económica, que hacía que cada día se filetearan menos camiones, sumada a sus propias dolencias y avanzada edad, lo dejaban "a la intemperie". Lo veíamos desprotegido, incapaz de adaptarse a los cambios del mundo, solamente preocupado por la superación en su trabajo. Nos hablaba muy a menudo. Lo visitábamos. Una vez nos dijo que estaba muy mal, que la jubilación "no alcanza". Corría el año 1986. En esa ocasión que mi mujer compró comida, un poco de aguardiente, frutas y le llevó: "Fui al mercado y compré esto para ustedes". A Carboni no le gustó, pero sabíamos que el arroz, los tallarines y el pollo les vendrían mejor que todos los consejos. Nosotros los tomábamos como a parientes. Pero Carlos Carboni tenía su orgullo. Con sus 87 años, él, no necesitaba caridad sino trabajo.

Era necesario encontrar o inventar un trabajo. Resolví fabricar un carrito miniatura. Se lo comenté. El viejo puso sus condiciones: "La rueda tiene que tener 6 rayos, tienen que ser múltiplos de 3". El estaba mal, muy mal, lo reconocía con toda sinceridad, pero no se iba a prestar para filetear un "engendro" que no tuviese ruedas de 6 rayos, y me las tuve que ingeniar para hacer una rueda de 20 cm. de diámetro con 6 rayos. Le llevamos la carreta. No hizo ninguna crítica, lo cual era ya reconocer mis méritos como carrocero en miniatura. El viejo la miró, la dio vuelta: "Aquí pongo un ornato, aquí banderas...". Le mostramos cómo se podía desarmar la carreta para facilitar el fileteado. Al mes nos llamó para decirnos que estaba lista. La fuimos a buscar. La tenía sobre la mesa de su diminuto comedor. Era una preciosura. Tenía todo el encanto de las carretas de antaño. También supimos que varios amigos le habían encargado otros trabajos a Carboni. Su situación era menos angustiosa.

Mi mujer pretendía que la carreta era demasiado grande y de difícil ubicación. Más chica no podía hacerse porque sería imposible filetearla. De hecho al principio no fue sencillo que alguien se decidiera a llevarla a su casa. Nuestra amiga Cristina de Colombi fue la pionera.

De a poco, las carretas fueron encontrando su público. Apenas Carlos Carboni nos entregaba una, llamábamos a los posibles interesados y la vendíamos. Pero he aquí que el fileteador no comprendía de dónde salía el dinero: "¿Y esto qué es?". Cada vez era necesario recordarle que él había fileteado una carreta y que la habíamos vendido. Y que ésta era la plata. "¿Y no les parece mucho?". Y luego me preguntaba invariablememnte: "¿Y usted qué gana en esto?".

La cuestión primordial era ayudar a Carlos Carboni. Los carritos y los camiones, le fueron dando entusiasmo. Cada nuevo vehículo era más sorprendente. Una vez, a uno le colocó un estribo. Me esmeré en inventar frenos, varillas de hierro reviradas y qué se yo qué más. Me retaba por la ventana de un carro panadero cuadrada y no ovalada "como se debe". Tratábamos de variar las formas de los vehículos. Para cada pieza nueva le tenía reservada una sorpresa. El gozaba como un chico. Se sentía compinche mío. Fundamos hasta la reina de las carrocerías, LA VILLA URQUIZA. Pero siempre volvía sobre un tema que le preocupaba. "¿Y usted qué gana?". A decir verdad perdía dinero, pero mi objetivo primero era darle trabajo a él, trabajo bien remunerado. Además me producía una gran felicidad hacerlo. Quizás temía él que de pronto yo me cansara de ello. Yo le decía: "Tengo el honor de ser el carpintero del gran fileteador Carlos Carboni". Y no mentía.

CARLOS CARBONI.
CARRITO PANADERO

Cada 20 ó 30 días debía ingeniármelas para encontrar tiempo para realizar un camión o una carreta lo que me demandaba uno o dos días. Me asombraba yo mismo de constatar que siempre hay tiempo aún cuando uno está muy ocupado. Cada vez que lo visitábamos nos decía "Si no tuviese esas carretas, la cabeza me trabajaría". Al fin y al cabo los dos perdimos la noción de la realidad. Para Carlos Carboni el objetivo de ganar dinero para vivir pasó a segundo lugar. Lo principal era superarse. Para mí, la meta era reconstruir de algún modo el "parque" de carros y camiones fileteados que la ciudad había dejado destruir. Don Carlos se olvidó de sus dificultades económicas y de sus penas físicas. Había reencontrado la pasión de su vida, el filete, crear carros y camiones maravillosos y los domingos por la mañana, en la vereda de Ballivian, retocar colectivos estropeados.

León Untroib, estaba, por su lado, desplegando un trabajo descomunal. A veces nos hablaba para darnos un informe. A veces nos enterábamos por terceras personas o por el diario. Cada vez que él intervenía el resultado era positivo. ¿Cómo y por qué un día, la entrada del 348 de Corrientes, en recuerdo al tango *A media luz los dos*, que había dado la vuelta al mundo, quedó ornamentada con filetes de León? ¿Quién tuvo la idea de hacerle pintar un Gardel descomunal en la estación de subte Carlos Gardel? Sin duda estuvo metida la Academia Porteña del Lunfardo, cuya acción es necesario destacar. En las fotos de la inauguración pudimos ver a José Gobello. Cuando nos encontrábamos con León, éste nos daba una lista de logros. Aparecieron tapas de La Nación con sus filetes, avisos publicitarios, calendarios, tapas de libros.

Es necesario también recordar la importancia de la labor de Martiniano Arce. El vio, mejor que nadie, la brecha por dónde pasar, acercar el filete, considerado como una mera ar-

tesanía, al circuito del arte. Empezó a frecuentar pintores. Estos canjeaban sus obras por filetes. Martiniano Arce trabajó en equipo con varios pintores y estas colaboraciones le abrieron el panorama de las galerías de arte. Ignacio Gutierrez Zaldivar, siempre empeñado en valorizar el arte argentino, lo invitó a exponer en su galería. Martiniano Arce fue el único de los fileteadores que pudo mostrar sus obras en el exterior.

Su estilo es por cierto muy particular. Sus dragones son apocalípticos. Sus colores violentos, con contrastes de valores marcados y reflejos que acentuan la magia del conjunto. Inventó pájaros sentados sobre sus propias colas, pájaros con paisajes en los ojos. Empezaron a surgir por la ciudad sus obras tan características, en bares, casas de comida...

Luis Zorz, al que todos nosotros llamábamos "Luisito", había desplegado también una acción intensa. Sus primeros filetes parecían ornamentos de calesita o circo. Luego se empeñó en acercarse al estilo clásico. A fuerza de andar y trabajar adquirió ese "olor" que es característico de Buenos Aires. Ornamentos con otros ornamentos en contrapunto, en otro tono. Sin abandonar su barrio de San Justo, prosiguiendo su labor de cada día, humildemente, se mantenía en contacto con la Academia Porteña del Lunfardo, con las exposiciones. Se lo ve muy a menudo en muestras. Ha decorado restaurantes. Uno de sus filetes está colgado en lugar de honor tras la caja del tradicional café Tortoni. Luis Zorz se ha ido preparando lentamente para ser el continuador del filete tradicional. Sus preocupaciones arraigadas en un medio, le llevaron a realizar una asombrosa y completísima colección de envases de pintura.

No era cuestión de estar desanimados. La crisis había dado un golpe mortal al filete. No se fileteaban más camiones. Era un hecho cierto. Quizás sin la exposición la mayoría de los fileteadores se hubiesen encontrado sin el apoyo de un nuevo medio que empezaba, poco a poco, a entender que Buenos Aires se escribía con filete.

Recordaremos siempre la última visita a Erdocia, la gran carrocería de San Fernando. Osvaldo Erdocia había abandonado el oficio y había puesto una inmobiliaria en la costa. Su hermano Jorge se había quedado con la carrocería. En el local donde siempre había tres o cuatro camiones en diferentes estados de carrozado, había sólo uno. Jorge derivó sus esfuerzos hacia la fabricación de muebles e implementos para los panaderos. Pero aún así, había logrado realizar uno o dos camiones fileteados. El fileteador era un hombre del barrio, Mario Lorense, un hombre que se había desempeñado muy bien.

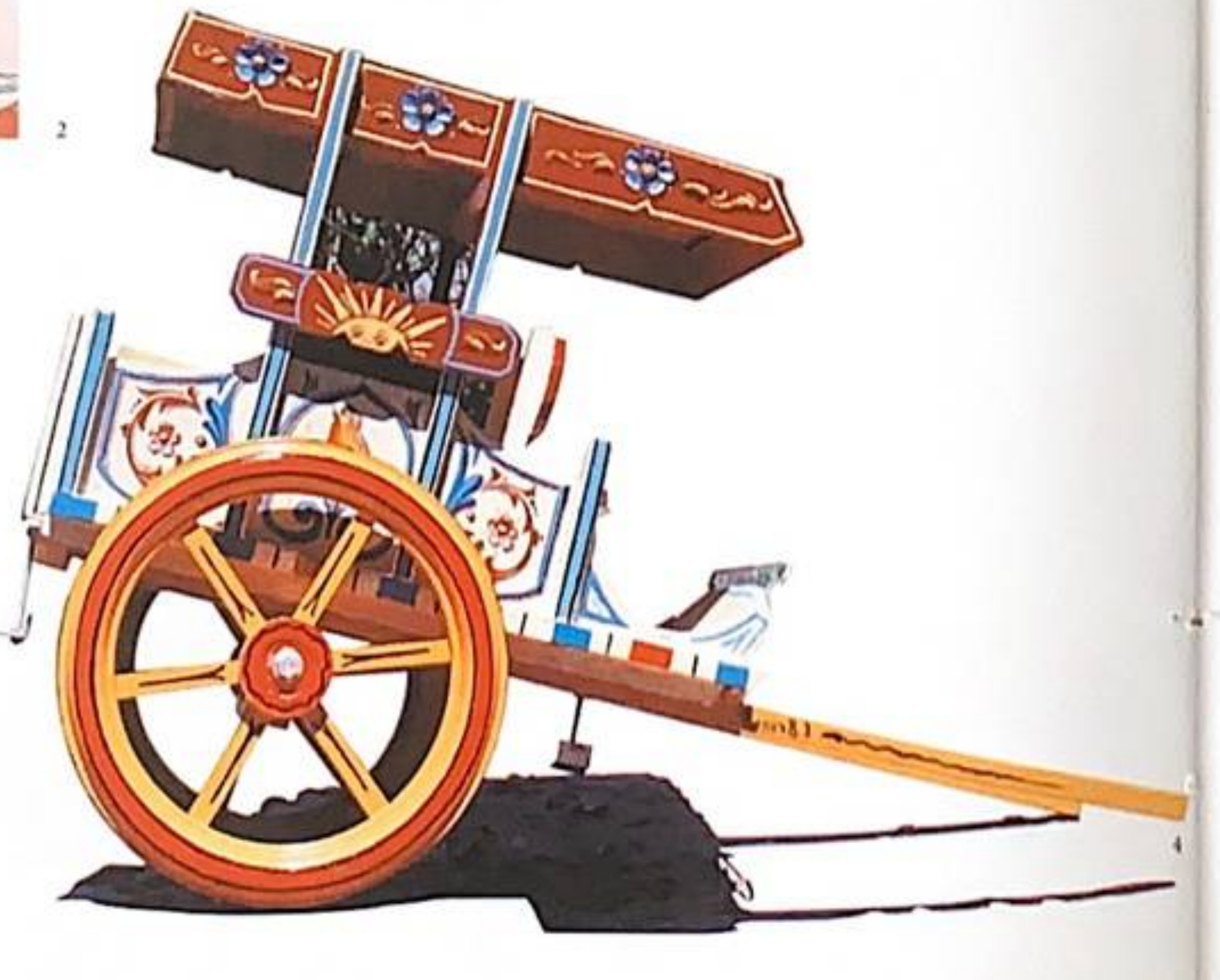
Un día de 1988 nos habló Enrique Brunetti y nos citamos con él en el centro. Nos sentamos en un bar. Su hermano Alfredo había fallecido. Su deseo era organizar un homenaje a su hermano, con quien había formado una yunta conocida en todo el medio como Los

2

1.

1,3,4,7,8, ENRIQUE BRUNETTI
2, JORGE MUSCIA
5, 6, CARLOS CARBONI

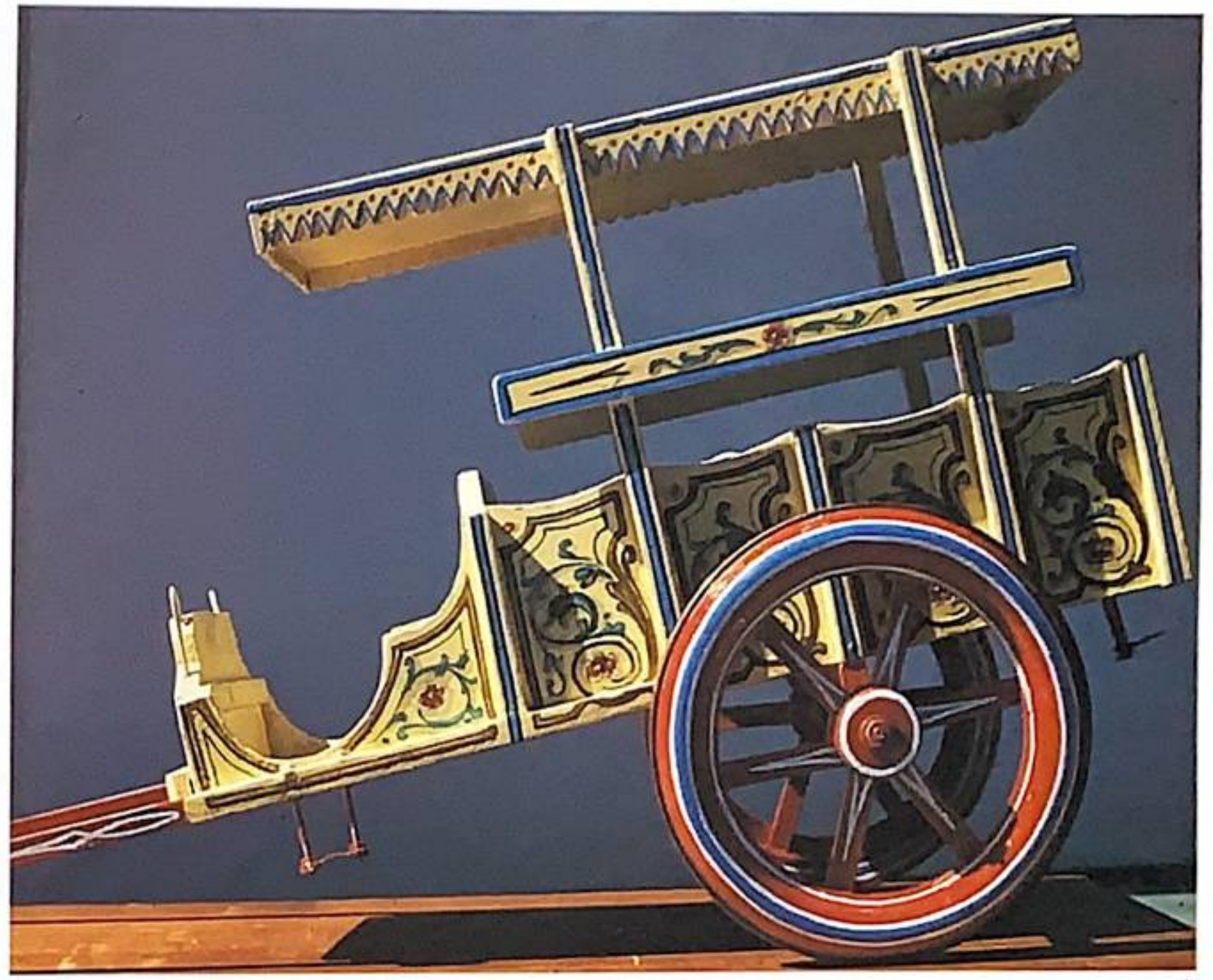
3



4

5

"Al fin y al cabo los dos perdimos la noción de la realidad. Para Carlos Carboni el objetivo de ganar dinero para vivir pasó a segundo lugar. Lo principal era superarse. Para mí, la meta era reconstruir el 'parque' de carros y camiones fileteados que la ciudad había dejado destruir."



6

7

8

hermanos Brunetti. Nos acercamos al Museo de la Ciudad para hacer una propuesta. Se trataría de una muestra con obras de los Brunetti y de los fileteadores de la guardia vieja: León Untroib y Carlos Carboni. De este último, particularmente la serie de carritos y camiones. No sería pues una muestra repetida sino con aportes significativos y nuevos de los tres fileteadores. El arquitecto José María Peña, apoyó la idea.

Días antes de la muestra, un error en un tratamiento médico a Carlos Carboni lo precipitó por una pendiente. A medida que se acercaba la fecha de la exposición veíamos que Carboni no podría asistir. Solo un milagro podía devolverle su precaria salud.

El día del montaje de la muestra llegamos con el coche cargado de tablas, de carritos y camiones. El Museo de la Ciudad se encuentra en Alsina y Defensa, en la parte alta de una farmacia histórica donde Sarmiento mandaba comprar píldoras para el dolor de cabeza. En la vereda había una cola de gente que deseaba protestar por un aumento descontrolado de la electricidad. Muchos eran jubilados que debían encontrarse en un aprieto económico.

Los carritos y camiones que iban saliendo del coche iban sembrando sonrisas en todos los labios. "¿Quién hizo eso?". Cuando les decíamos que era un hombre de 89 años quedaban azorados y esperanzados. Los actos culturales deberían realizarse así, en una "esquina cualquiera" como dijo Borges en su tango de Jacinto Chiclana..

El lunes 5 de septiembre de 1988 se inauguró la exposición. El arquitecto José María Peña dijo algunas palabras y luego me tocó hablar a mí. Recordé a Alfredo Brunetti, hijo de Vicente Brunetti, el primer fileteador, hombre cauteloso en el habla, medido en las palabras. Conté cómo lo conocimos a él y a su hermano, Enrique, que no pudo acercarse por estar enfermo. Presenté a León Untroib y a José Guerriero, pintor de liso de la Véneta. Este día recuerdo haber planteado un tema que nos preocupa: "Estudiar un arte no es estudiarlo en libros. Quien desea saber de filete debe conocer el mundo donde éste floreció. Es necesario conocer a los fileteadores, conversar con ellos sin apremio de tiempo, escucharlos, pero también es necesario alternar con los herreros, los pintores de liso, los dueños de carrocerías y camiones".

Este día José Guerriero hizo en un rincón de la sala, para los íntimos, el mayor elogio a su cuñado, Alfredo Brunetti, cuya memoria estábamos celebrando: "El fileteador de pulso más firme y más preciso". Recordamos los trabajos de este eximio fileteador. Y le dimos la razón a Guerriero. Recordamos nuestra cama, que los hermanos Brunetti nos habían fileteado. En los laterales de la cama había varios filetes de 2 metros de largo. El largo de la línea da a suponer que tuvo que cargar una o dos veces el pincel con pintura. Y en el caso supuesto de hacerla de un tirón, a mitad de camino tuvo necesariamente que cambiar la posición de los pies. Sea por lo que

fuera, en algún punto debía hallarse una unión. Con una lupa es imposible descubrir el empalme. "El mejor fileteador" -decía con orgullo José Guerriero. Y recordamos su voz pausada y los preámbulos cautelosos: "Ahora yo digo y usted me va a disculpar si hago una pregunta que usted no puede contestar...".

Desde el Museo de la Ciudad, mi señora, el arquitecto Peña y yo mismo hablamos por teléfono con Carboni. Esther se interesó por su salud. Con Peña hablaron de cosas que los unían, de cosas del recuerdo de la ciudad. Por mi parte, le dije que lamentaba que no estuviese presente porque la gente estaba maravillada frente a los carritos y los camiones. Carboni tenía aún su voz firme. Su memoria clara. Quizás lograría salir de su momento crítico. Pedimos a José Guerriero que mandara saludos a Enrique Brunetti.

CARLOS CARBONI EN SU TALLER 1989

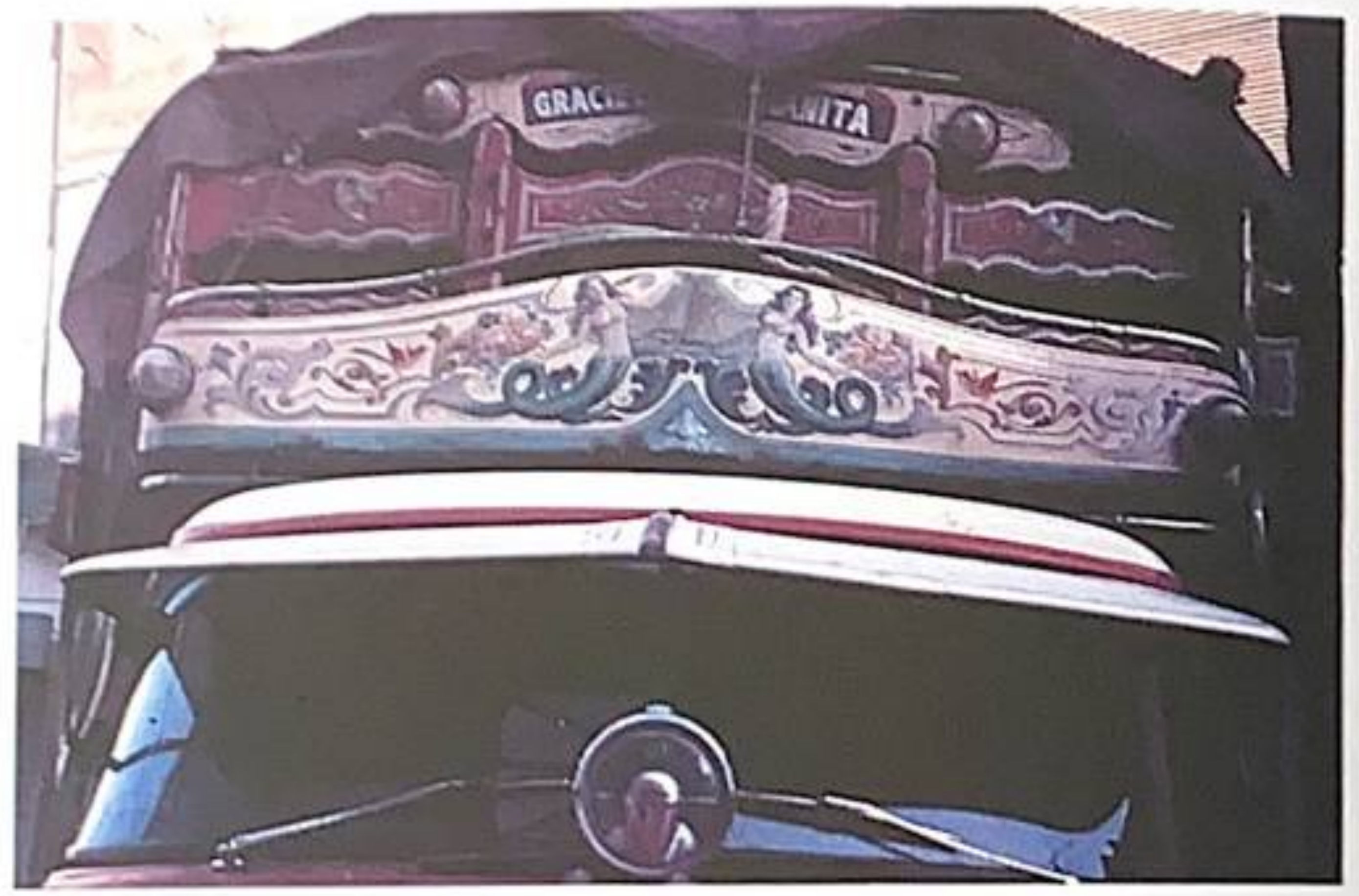
Salieron notas en los diarios. Por cierto los carritos y camiones gustaron. La gente habló. ¿Se percataron todos de que un hombre de 89 años, a las puertas de la muerte, estaba haciendo maravillas? ¿No hemos perdido la noción de los valores y tanta propaganda juvenil está descalificando a los viejos?

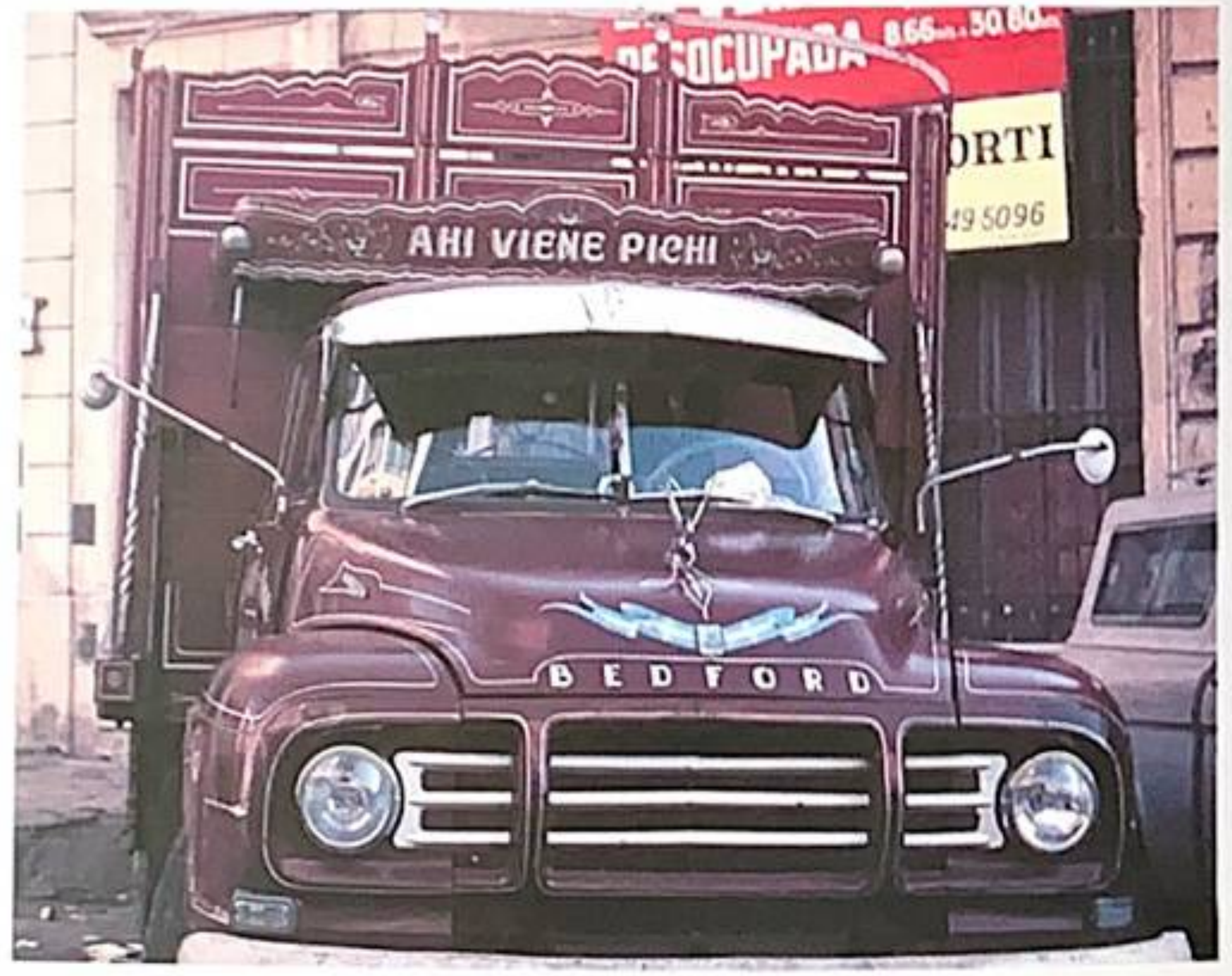
Días después lo vimos a Carlos Carboni. Ya no tenía buen color. Nos entregó, a pesar de su estado, un camión a fines de septiembre. Afuera, en el patio, bajo las macetas de geranios de la Sra. de Carboni, habíamos dejado un carrito. Lo primero que nos dijo fue: "No llego a Navidad". Lo dejamos hablar. Nos contó de sus problemas de salud, sus fríos, sus dolores: "No puedo trabajar más. No doy más". Siguió hablando. Nos mostró el camioncito terminado. Le hicimos grandes elogios pero vimos que en muchas partes el pincel se le había escapado, cosa que no ocurría antes. Siguió hablando. Nuestros elogios le volvían a dar vida. Se acordó de aquel dueño de carrocería que le aconsejó ponerse por su cuenta y alentado a filetear: "Vos sabés hacer el trabajo, pibe, ¿por qué tenés que trabajar a las órdenes de otro que te explota?".

"Y me animé -decía el viejo- y cuando llegó el otro me gritó: '¿Qué *hacé*? ¡Yo no te dije de hacer estos filetes!'. Yo le dije que hablara con el dueño de la carrocería y éste le explicó: 'Fui yo que le dije a Carlitos de animarse. Y lo está haciendo muy bien'." Y Carboni se reía porque el otro perdió el trabajo y el ayudante, de una sola vez. Era la hazaña de su vida. Fue su primer paso. Y desde ese primer día estaba tratando de aprender más y más. Se acordó también de aquella vez que pintaron un letrero cerca de la vía y el andamio temblaba cada vez que pasaba un tren. Su compañero no quería subir al andamio. Luego nos preguntó: "¿Ustedes me trajeron algo?."

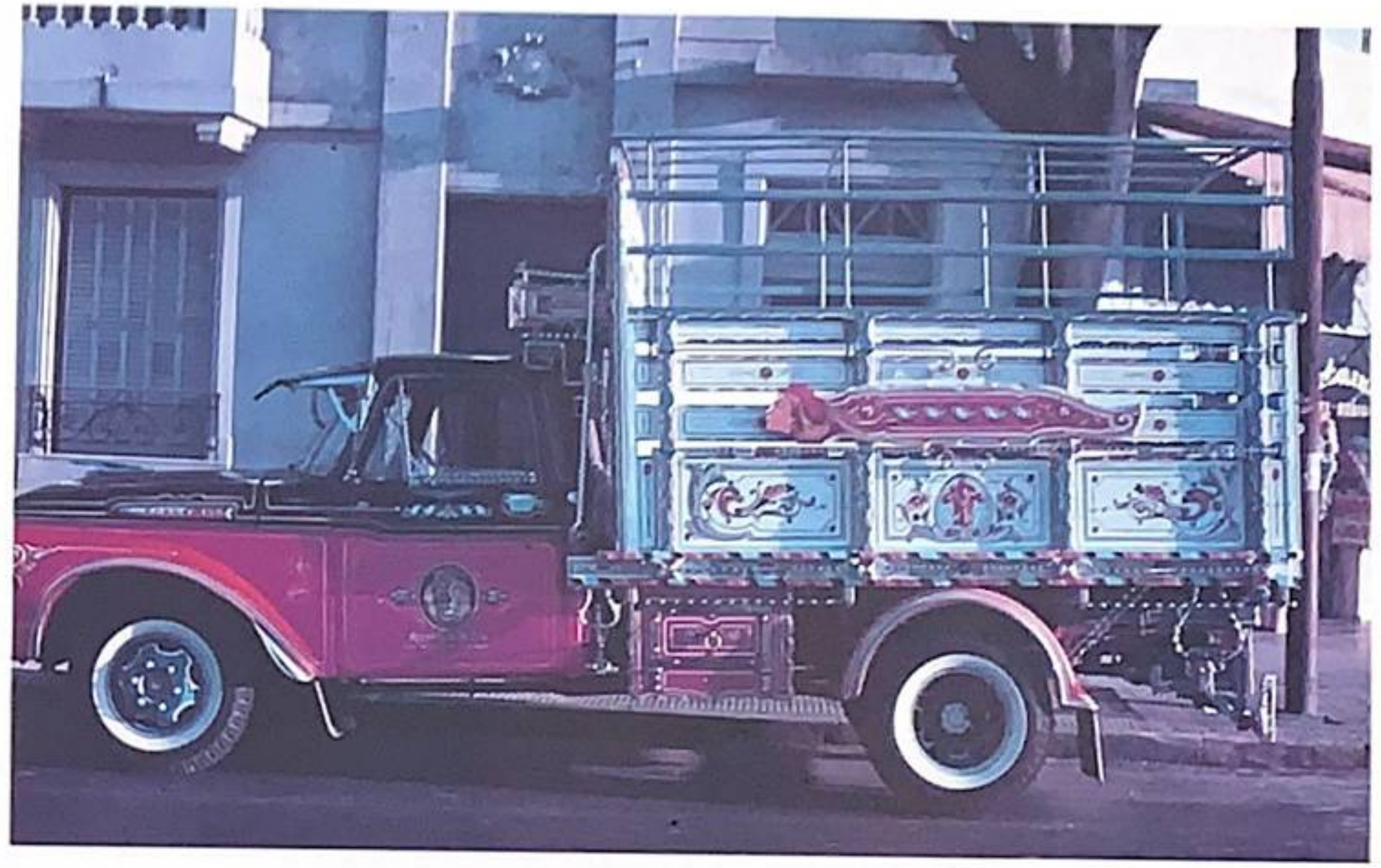
Salí al patio para buscar el carrito y lo puse sobre la mesa. Lo miró a la vez con ternura e indiferencia "Es un carrito de media changa. ¿Y qué quieren que les haga?". Le diji-

Soy como el higo de tuna, no tengo espina ninguna





"Estudiar un arte no es estudiarlo en libros. Quien desea saber de filete debe conocer el mundo donde éste floreció. Es necesario conocer a los fileteadores, conversar con ellos sin apremio de tiempo, escucharlos, pero también es necesario alternar con los herreros, los pintores de liso, los dueños de carrocerías y camiones"



LEON UNTROIB
CASA DE CARLOS GARDEL
EN TOULOUSE, FRANCIA

mos que eso, como siempre, quedaba librado a su criterio. Entonces él mismo empezó a imaginar "Aquí un ornato, aquí un caballo, aquí un firulete". Luego nos miró con sus ojitos celestes. Cuando lo dejamos sabíamos que este carrito, él, no lo terminaría. Le faltaba el resorte vital que lo había mantenido en vida hasta hacía unos pocos días atrás.

Llegamos a casa y llamamos a Horacio, nuestro primo. "Tu camión está en casa pero debemos confesarte que tiene algunas imperfecciones ya que Carboni está cayendo. Si no te gusta no estás obligado a llevártelo. En media hora vino de Nuñez a nuestra casa en Boulogne. Horacio y su mujer pidieron ver "su" camión. Estaba sobre la mesa del comedor. Les pareció, a los dos, hermoso. "¿Lo podemos comparar con el vuestro que tanto nos gustó?". Pusimos los camiones uno al lado del otro. Eran muy parecidos. No obstante el último tenía más frescura, más color, más juventud. A pesar de las imperfecciones Carlos Carboni trató de superarse hasta la última obra.

El fileteador fue cayendo aún más. Un día el médico le preguntó: "¿Qué tal don Carlos?". Este le contestó que soñaba que estaba en la Chacarita, bajo dos metros de tierra, y llovía, llovía... "¿Y sus amigos no lo vinieron a ver?" -preguntó el médico. "Los amigos vinieron, me dejaron aquí y no los vi más". Su imaginación le hacía vivir su "vida" futura.

Murió el día en que hubiese festejado su aniversario de casamiento. Su mujer lo tenía en brazos en su último instante. En el velorio estuvo Luisito Zorz. Había perdido ese día su rostro juvenil, estaba grave. Roberto del Villano pasó con todo el personal del Museo de Arte Moderno. La hermana de Carlos Carboni nos contó otro pedazo de la vida del gran fileteador: "Mi madre le daba a nuestro padre los nombres de los hijos cuando nacían, escritos sobre un papel. Pero el viejo se iba al bar de la esquina, chupaba un poco, perdía a veces el papel. Cuando llegaba al registro civil inscribía el recién nacido con el nombre que le pasaba por la cabeza. Así una hermana, al casarse, se fue al registro civil, que estaba en la iglesia, a pedir sus papeles y allí se enteró que llevaba un nombre que no correspondía al nombre inscripto. Dos de nuestras hermanas resultaron tener el mismo nombre."

El cortejo partió de la Funeraria de Villa Urquiza. Subió por la calle Ballivian, aquella tan arbolada, dio una vuelta para pasar por la cortada de Vicente Pérez Rosales. Algunos vecinos estaban en la puerta y se persignaban. En sus últimos días le decía a su hijo Carlitos: "Carlitos, llevame a Ballivian, ésta no es mi casa". Por eso el cortejo fue por allí, donde nosotros lo habíamos conocido, con sus tiradores sobre la camiseta, retocando un colectivo en la vereda.

HERMANOS BRUNETTI
FRENTE DE CAJA DE CAMION

"Cuando me muera -le decía Carlos Carboni a su mujer, en presencia de Roberto del Villano- me ponés los pinceles debajo de la cabeza porque estoy seguro de que al llegar arriba (la idea de ir 'abajo' no entraba en sus cálculos) estoy seguro, Tata Dios me dirá: 'Hay que filetear algo'."

Con la muerte de Carlos Carboni, se perdía un gran fileteador, un hombre impar. Pero también uno de los grandes testigos del filete, de su historia y su desarrollo. Quedaban Enrique Brunetti y León Untroib. La producción de camiones y carritos quedaba interrumpida. ¿Qué hacer? ¿Abandonar? Si bien por un lado el trabajo de realizar estas miniaturas en madera me insumía mucho tiempo, por otro lado, nos permitía continuar con nuestra lucha en favor del filete. Además habíamos ayudado a Carlos Carboni. Este nos había dicho, en repetidas oportunidades: "Además del bien que me ha hecho ocuparme -sino, la cabeza trabaja- en los últimos años hemos vivido de los carritos y los camiones". No era necesario que nos dijera que la jubilación "no alcanza para nada". Alguien me sugirió que delegara la parte de carpintería a un especialista. Sin embargo, un carpintero podía limitarse a copiar uno de mis modelos pero no podía diversificarlo. Se necesita para ello tener una noción de los diferentes tipos de carros y camiones. Además con la cantidad de madera que tenía almacenada en mi carpintería y un poco de imaginación podía yo lograr variaciones infinitas. Ningún carro, camión, (después también colectivos y tranvías) salía igual. ¿Era posible interrumpir?

En la oportunidad de la exposición en homenaje a Alfredo Brunetti, vimos repetidas veces a su hermano Enrique. Este pudo observar detenidamente los vehículos ya realizados y ver las dificultades que representa el fileteado en miniatura. Cuando murió Carlos Carboni preguntamos a don Enrique si se animaría a seguir con el trabajo. El hombre confesó que hacía mucho tiempo que no trabajaba pero que lo intentaría. El primer carrito que realizó fue aquél de "media changa" que no pudo terminar Carboni.

ANDRES VOGLIOTTI
PESCANTE DE CARRO

Poco a poco Enrique Brunetti fue tomándole la mano y empezó a hacer maravillas. La relación con este fileteador fue muy fluida. Hombre equilibrado resutaba un verdadero placer trabajar con él.

Brunetti cierta vez estuvo enfermo. Estaba muy preocupado y preguntó al médico si podía seguir trabajando. Estuvo muy contento cuando el facultativo le insistió que trabajara. Y cada vez que veíamos a don Enrique, con su voz pausada éste no se olvidaba de decirnos: "Les agradezco por la plata, que siempre viene bien, pero les agradezco también por el trabajo". Con mi mujer nos empeña-

El lecherito de buen corazón

FILETES DE LEON UNTROIB.

Soy del Sud y no del Norte, y por eso me doy corte

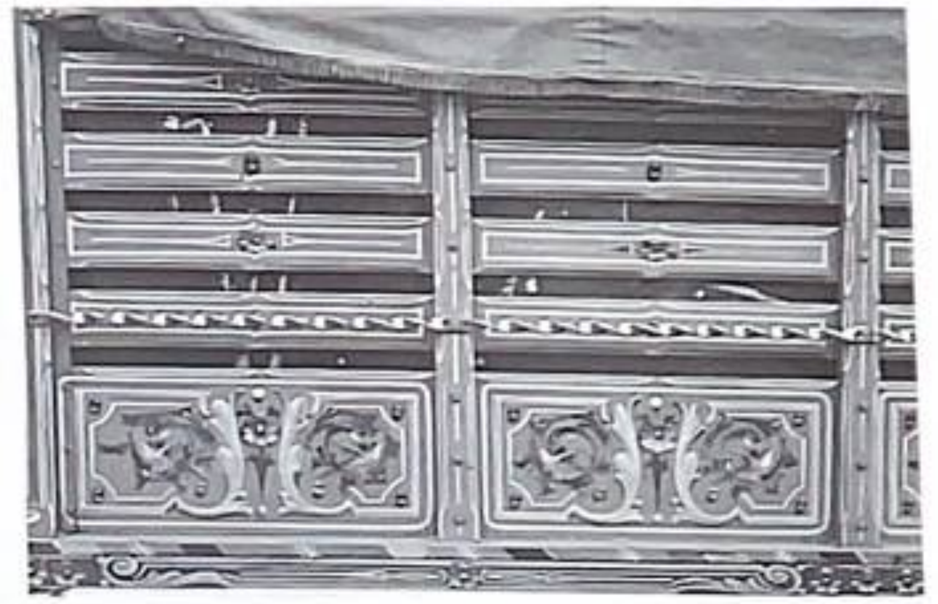
" El camión fileteado no se puede robar, porque está identificado, es único"

mos en tonificar el ánimo del fileteador que tiene 82 años cuando escribo estas líneas. Y cada día, como Gardel, filetea mejor.

Poco después de la muestra en el Museo de la Ciudad nos llamó un joven fileteador, discípulo de León Untroib. Nos citamos y fuimos a tomar un café. Era un joven más bien flaquito, de pelo negro largo. Era otra generación. Martiniano Arce, Enrique Arce, ya andaban por los 45 y 50. Lo mismo Luisito Zorz. Este joven no tenía 40 años. Esto era un indicio de que la crisis, que había dado un golpe mortal al trabajo de las carrocerías, no había podido impedir el surgimiento de nuevos valores.

Jorge Muscia era el nombre de este joven artista. En el bar nos mostró fotografías de sus trabajos y nos contó de su vida, una historia por cierto muy particular. Alumno de la escuela de Bellas Artes, sentía que le faltaba algo. Miraba con ternura decoraciones, ornatos y filetes y se decía "A mí esto no debería gustarme". Como alumno de una escuela oficial y según una enseñanza impartida con programas establecidos desde las altas esferas de la cultura, "eso" hubiese debido horrorizarlo. Y no , su natural rehusaba descartarlo. Esta lucha interna prosiguió hasta que un día, en la Plaza Dorrego, se acercó a León Untroib. El fileteador en pocas palabras le desbarató todos sus pruritos: la decoración, el ornato, el filete es una cosa muy seria que se inicia en Occidente con las hojas de acanto de los capiteles corintios. Y la abrió ventanas hacia mundos desconocidos. ¿Por qué la enseñanza oficial es un edificio sin ventanas?

Jorge Muscia empezó a tomar lecciones con León Untroib. Esto le dio una visión más amplia del fenómeno cultural pero además le proporcionó un medio de vida. Los filetes que nos mostró ese día en un álbum de fotos eran otros filetes, y eso era lógico. Ya no era el filete tradicional, había agregados del *art nouveau*. El trabajo realizado por él en bares, letreros, frentes de negocio, era descomunal.



Nosotros habíamos visto varios de estos trabajos, cuando deambulábamos por la ciudad, y suponíamos que eran obra de varios fileteadores. Siendo muy joven Jorge Muscia está dando una nueva imagen a la ciudad. Le encargamos un camión de mudanzas. Esto nos mantuvo en contacto y nos permitió apreciar más a Jorge Muscia y a su esposa.

Lo que más nos asombró de Muscia fue su viaje a Europa. Por lo general, los artistas ven "lo que hay que ver" o mejor dicho lo que "no puedes dejar de ver". Es falso que en la era de la comunicación estamos enterados de todo lo que sucede en el planeta. Cada país comunica lo que desea comunicar (lo vendible). Y cada país

acepta, según sus pautas culturales, lo que quiere recibir. Jorge Muscia, deseaba saber sobre un tema específico, decoración de frentes de negocios en Francia. Lo derivamos a una amiga del Museo de Artes y Tradiciones Populares de París, Museo poco frecuentado por los argentinos. Esta amiga le presentó a un compatriota que trabajaba en la casa. En la biblioteca de ese museo Jorge tuvo una primera apertura sobre una Europa desconocida en la Argentina.

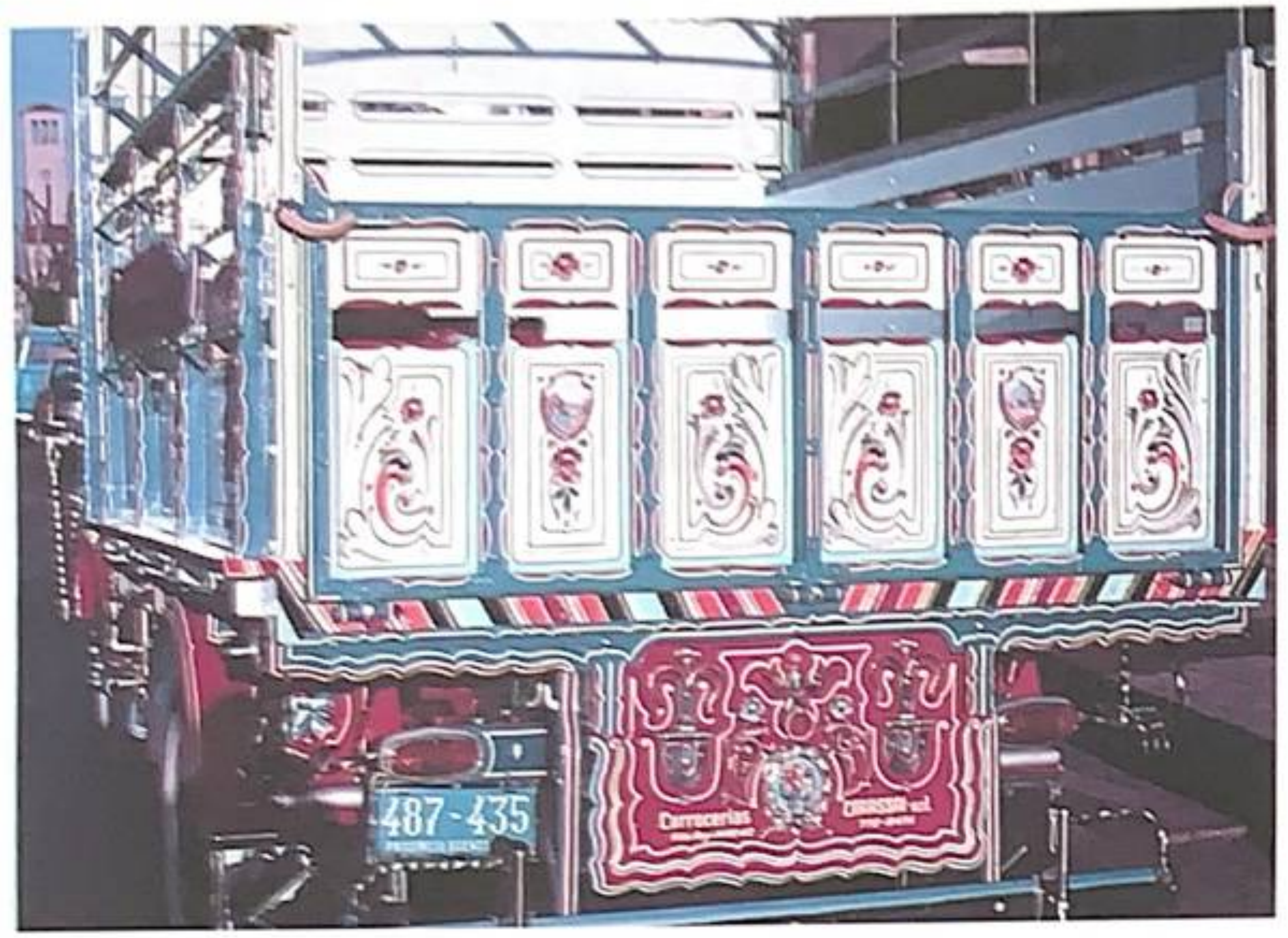
A la vuelta, la Europa que nos contó, era ciudad y campo, arte y artesanía, obras excelsas, obras menores, tentativas, aperturas, caminos, arte popular, calesitas. Un país no son los picos más altos.

Tan pocos como hemos sido quienes defendimos al filete, fileteadores y amigos de éstos, con obstinación hemos logrado que la ciudad lo vaya incorporando a su vida. El filete ha irrumpido en el patio Bullrich gracias a la visión y el entusiasmo contagioso de Delia Tedin que hizo decorar el frente de su negocio a León Untroib. Pero también fuera del país el filete se ha apuntado victorias. Un Gardel obra del mismo León Untroib fue expuesto en la casa de Gardel en Tolouse, ante el asombro de los visitantes que desconocían este arte.

Conocimos a María Ofelia Escasany, que deseaba realizar videos de arte. Su deseo era hacer un video sobre la obra de mi esposa Esther Barugel. Le sugerimos que realizara uno sobre el filete.

Su trabajo hizo posible registrar las voces y el habla de la gente del medio, la imagen de los lugares donde ha nacido este arte. En los testimonios recogidos por ella surgieron dos datos que redondeaban nuestro estudio. El primero es una razón que se suma a los motivos estéticos para explicar el uso del filete: el camión fileteado no se puede robar, porque está identificado, es único. El segundo dato fue aportado por Enrique Brunetti, quien con su voz pausada confirma que está prohibido filetear colectivos. Sólo se permite un filete entre los dos planos de color. La razón de esta prohibición es que las autoridades alegan que los filetes entorpecen la lectura del número y del recorrido. Una joven llamada Marta Penhos,en un estudio sobre el filete logró dar con el Reglamento S.E.T.O.P. número 1606/75 actualizado a junio de 1985 que prohibe el fileteado de los colectivos. María Eugenia Estensoro

JORGE MUSCIA



entrevistó al funcionario responsable de la prohibición.

A ese absurdo me referí en el discurso con el que presenté el video de Escasany: "Existe una disposición nacional que prohibe el fileteado de los colectivos, alegando que esto entorpece la lectura de los números y de los recorridos. Quien dictó esta ordenanza tenía una imaginación frondosa, porque los porteños -me incluyo- reconocemos nuestro colectivo por una armonía de colores. Ni siquiera definimos los colores con sus nombres. Lo reconocemos por mero instinto pictórico. En cuanto al recorrido, lo leemos en el palo. Si lo leemos en el vehículo, éste ya se nos fue."

Luego agregué: "Cuando se prohibió la tracción a sangre en las calles de la capital, a ningún funcionario se le ocurrió recibir en un galpón todos los carros lecheros, panaderos, hieleros, existentes. Hubiesen formado uno de los Museos más bellos de la ciudad. ¿Por qué no se les ocurrió? Porque el filete ha existido sin existir, sin ser considerado..."

Muchas ideas dolorosas fueron naciendo en el curso de estos 25 años en contacto con el mundo del filete. Faltaba una idea que rondaba por nuestra mente: el filete no ha desaparecido. Está latente a pesar de la crisis. No se ha esfumado por un giro repentino de la moda. Ha resistido a muchos embates. El principal ha sido la indiferencia de todos. La indiferencia ante todas las tentativas por hacerlo desaparecer. El filete no murió. Lo quisieron asesinar.

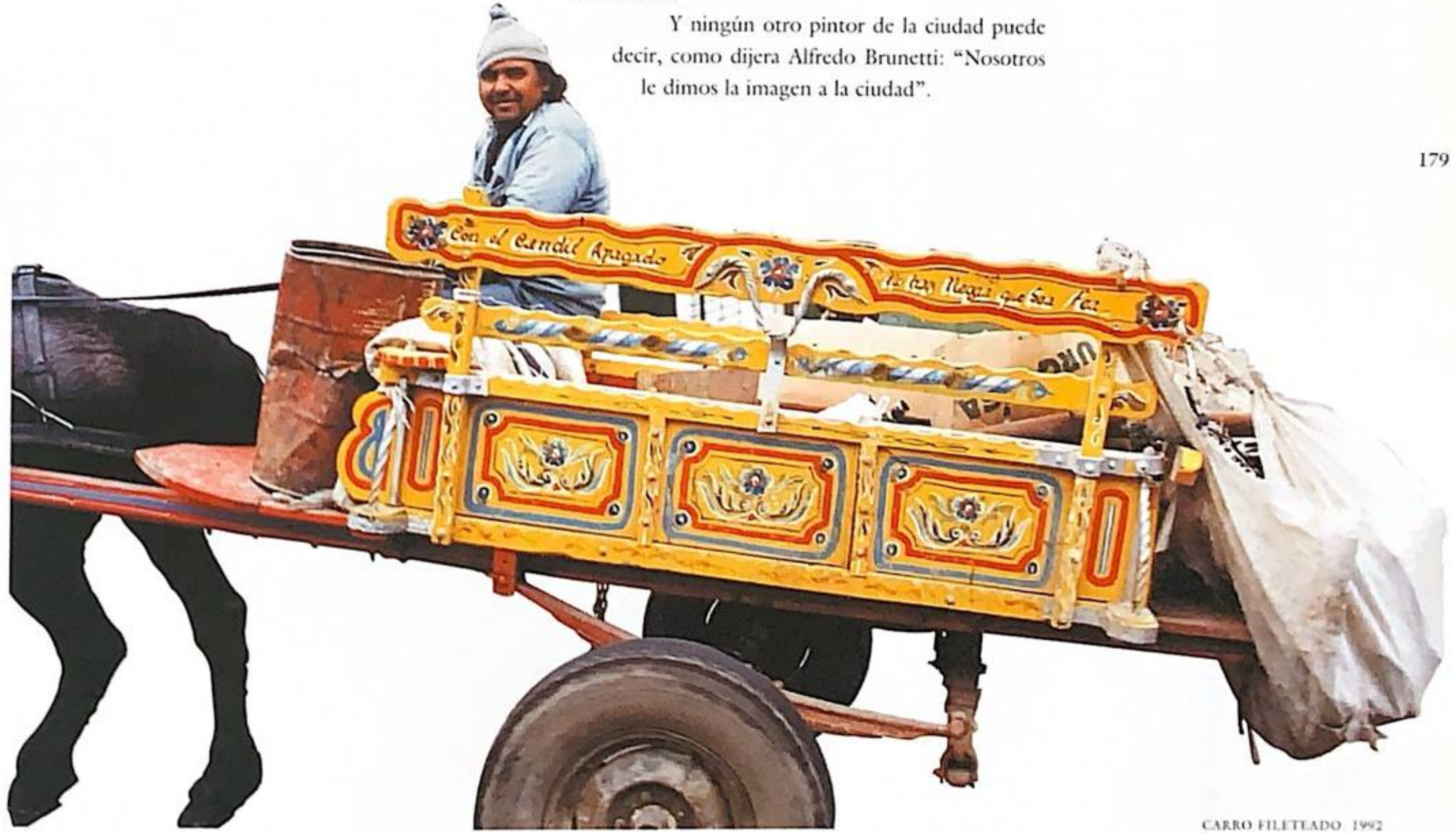
El video de María Ofelia es emocionante. Por las voces directas de los fileteadores, de la Sra. de Carboni contando de su noviazgo con don Carlos, de un camionero, de los Pirulos unos verduleros y por la música.

Cuántas veces transportando carritos y camiones por la ciudad de Buenos Aires un mozo de un bar, un desconocido, nos ha dicho: "Yo anduve vendiendo en uno de esos carros. Tenía dos canastas. Una para el pan, otra para las libretas. Porque todo se vendía fiado." A veces desde el mostrador de un bar, el dueño, tras la caja nos hacía un gesto para decirnos: "¡Al pelo!".

Tenemos la impresión de que muchos habitantes de la ciudad llevan, a veces sin saberlo, un carro fileteado en un rincón de su memoria. Quisimos transformar esos miles de carros de la memoria en un solo carro: un libro donde viajarían los fileteadores, sus amigos y parientes, herreros, pintores de liso, camioneros, dueños de carrocerías, verduleros, panaderos, lecheros...

¿Seguirá el filete? Mientras exista un fileteador, mientras exista gente sensible, el filete seguirá su camino. Porque siempre existirá alguien que desee filetear un carro, un camión, una cama o un ropero. Y si ese alguien existe, existirá quien intente decorarlo. Quizás con mucho talento. Quizás con menos.

Y ningún otro pintor de la ciudad puede decir, como dijera Alfredo Brunetti: "Nosotros le dimos la imagen a la ciudad".



CARRO FILETEADO 1992

SE TERMINO DE IMPRIMIR
EN EL MES DE OCTUBRE DE 1994
EN LOS TALLERES DEL INSTITUTO SALESIANO
DE ARTES GRAFICAS,
DON BOSCO 4053, BUENOS AIRES, ARGENTINA.